

MODELARZ



MIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU DLA MODELARZY
ROK XXVIII (321) ● WRZESIEŃ 1982 R. ● CENA 30 ZŁ

5'82



MODELARZ

WRZESIEŃ 1982

SPIS TREŚCI

- Str.
3. Rzetelna praca, dobrze zorganizowana działalność
 4. Byłem na centralnym kursie modelarstwa LOK w Firleju
 5. Z działalności modelarskiej LOK
 6. Samolot „Cordoc” jako półmakieta raketoplanu
 8. XVII ogólnopolskie zawody modeli swobodnie latających spółdzielczości mieszkaniowej
 9. 4000 okrążeń toru w Olsztynie
 10. Polscy modelarze wicemistrzami świata
 11. Nowy rekord Polski
 13. Mistrzostwa Państw Socjalistycznych
 18. Włoski okręt desantowy MTC-1003
 21. Regulator obrotów elektrycznego silnika napędowego modeli RC
 23. 9 medali i 3 rekordy Polski w V międzynarodowych zawodach modeli pływających Tolbuczin '82
 24. Mistrzostwa przedstawicieli modelarni szkoleniowej spółdzielczości mieszkaniowej w Trzebieży koło Szczecina
 25. Międzynarodowe zawody modeli okrętowych klas C1-C4
 26. Łódzka batalia
 27. Mistrzostwa Polski '82 — modeli samochodów prędkościowych
 29. Samochód wyścigowy — Chaparral 2k
 30. Ludzie modelarstwa — Włodzimierz Górąjek — Łódź
 31. Nasza biblioteczka
 32. Fotociekawostki

Nasza okładka

Na zdjęciu mistrzowie państw socjalistycznych oraz wicemistrzowie świata w klasie modeli prędkościowych na uwięzi. Od lewej Tomasz Chojnacki, mgr Paweł Włodarczyk — trener kadry modelarzy APRL, mgr Andrzej Rachwał — główny autor sukcesów i Tadeusz Rusek. FOT. P. WŁODARCZYK

KRONIKA LOK

Działacze Zarządu Wojewódzkiego Ligi Obrony Kraju w Łodzi podczas trwania kolonii letnich w Grotnikach, Kęblinach, Wiśniowej Górze, Głownie, Justynowie spotkali się z uczestnikami wakacyjnego wypoczynku organizując dla nich „Dni Obronności”. W programie dla starszych grup znalazło się strzelanie z broni pneumatycznej, rażenie granatem. Młodzież, która uzyskała odpowiednią ilość punktów, otrzymała medale i dyplomy oraz Odznaki Sprawności Obronnej.

Dziewczęta i chłopcy spotykali się także z kombatantami, którzy opowiedzieli im o walkach na frontach drugiej wojny światowej i o własnych przeżyciach. Gdzie były odpowiednie warunki wyświetlano filmy „Czołdówki”.

Ogółem ekipy LOK odwiedziły 30 kolonii i obozów.

W lipcu br. po dwuletnim remoncie w Stoczni Remontowej „Nauta” w Gdyni flagowy jacht Ligi Obrony Kraju „General Zaruski” wszedł ponownie do eksploatacji. Mścierzystym portem jachtu jest — Jastarnia, gdzie ma swoją siedzibę Ośrodek Szkolenia Morskiego LOK.

Jacht znany jest większości polskich żeglarzy od 1946 roku, kiedy to podniesiono na nim polską banderę. Gaflowy kecz o powierzchni żagli 300 m² z 30 miejscami dla załogi zasłynął w jesieni 1946 roku rejsiem do Szwecji i ZSRR, a następnie do Narviku, na Spitsbergen i Wyspę Niedźwiedzią.

Z okazji Święta Odrodzenia PRL, na jeziorze Uklei odbyły się regaty żeglarskie w klasie „Omega”. Startowało 13 załóg z klubów olsztyńskich. Zespołowo pierwsze miejsce zajął LOK Olsztyn zdobywając puchary ufundowane przez ZW LOK i KKFIT w Olsztynie.

Warto wiedzieć, że Klub Morski LOK w Olsztynie od 30 z górą lat szkoli żeglarzy, propaguje żeglarstwo morskie i śródlądowe — zarówno sportowe, jak i turystyczne. Klub zrzesza obecnie prawie 200 osób, w tym 5 kapitanów z uprawnieniami do jachtingu morskiego i 106 sterników.

Ostatnio podjął decyzję o utworzeniu przy Klubie Morskim Ligi Obrony Kraju szkoły żeglarskiej dla młodzieży.

Od 15 lat trwa sportowa współpraca pomiędzy Zarządami Wojewódzkim Ligi Obrony Kraju w Opolu, a odpowiednikiem tej organizacji w NRD — GST Poczdam. Co roku młodzi strzelcy i modelarze zrzeszeni w klubach LOK i GST konfrontują swoje umiejętności w zawodach rozgrywanych raz w Polsce, raz w NRD.

Podczas ostatnich, które odbyły się w Opolu, najlepszymi okazali się goście wygrywając z lokalnymi 7 z 12 konkurencji.

Klub Oficerów Rezerwy przy Zarządzie Miejskim LOK im. gen. Karola Świerczewskiego w Rzeszowie, któremu przewodniczy por. rez. Andrzej Pociąg obochodzi w tym roku 25-lecie swego istnienia. Członkowie klubu z dużą ofiarnością pracują w nim na rzecz obronności kraju i patriotyczno-obronnego wychowania młodego pokolenia. W klubie znajduje się dużo absolwentów SOR. Od kilku lat klub należy do największych na terenie woj. rzeszowskiego. We współzawodnictwie międzyklubowym prowadzonym przez Zarząd Wojewódzki LOK, przez trzy kolejne lata zajmował pierwsze miejsce, zachowując na stałe przechodni przepasek prezesa ZW LOK.

Z okazji klubowego jubileuszu wydany został okolicznościowy medal i jubileuszowy proporzec zaprojektowany przez por. rez. Jerzego Salomona.

Członkowie odpowiadając na apel premiera, zebrali 1300 zł na budowę Pomnika Matki — Polki. Wystąpili również z odezwą do wszystkich członków, kół i klubów specjalistycznych

LOK województwa rzeszowskiego o aktywne włączenie się do powszechnej zbiórki funduszy na ten cel.

Organizacja lokowska w Rybniku zorganizowała ostatnio konferencję sprawozdawczą i wyborczą. Wybrano nowy Zarząd Miejski LOK, podczas dyskusji mówiono o jeszcze ściślejszej współpracy z OKON w realizacji kierunków działania Wojskowej Rady Ocalenia Narodowego. Zwrócono się z apelem do wszystkich członków LOK o włączenie się w zainicjowaną przez gen. W. Jaruzelskiego budowę Pomnika Matki — Polki przez przeprowadzenie zbiórki pieniężnej w kołach LOK.

Na przystani żeglarskiej „Arkona” w Turawie rozegrano pierwsze w tym roku regaty pod nazwą „Pływaj razem z nami”. W klasie „Omega” wygrał Kazimierz Gdowski (Famak Kluczbork) przed Ryszardem Kogutem i Kazimierzem Wojciechowskim (obaj LOK Turawa). Na „Finie” najlepszy okazał się Andrzej Łyszek (LOK Turawa) zaś w klasach turystycznych triumfowali: Roman Doliński (LOK Turawa — Rambler oraz Stanisław Moch OSiR) (Turawa „Bez-2”).

W dniach 20—22.08. br. na Jeziorze Krzymym w Olsztynie rozegrano III Żeglarskie Mistrzostwa Polski LOK w klasie „Omega”, spotkali się tu żeglarze z: Warszawy, Lublina, Koszalina, Gorzowa Wielkop., Opola, Torunia, Poznania, Suwałk, Katowic, Bydgoszczy, Przemysła, Kalisza, Zielonej Góry, Pili, Częstochowy i Olsztyna (łącznie z 16 województw). Zawodników powitał i regaty otworzył prezes Zarządu Głównego LOK gen. dyw. Zygmunt Huszcza.

W wyniku konkurencji zwycięstwo załogowe przypadło:

1. R. Knasiecki, W. Kempniński, W. Czechowicz — ZW LOK Bydgoszcz
2. T. Grajewski, W. Knasiecki, J. Nowicki ZW LOK Bydgoszcz
3. R. Grzelak, A. Czopek, R. Wata ZW LOK Toruń

Zespołowo: 1. ZW LOK Bydgoszcz — 2825 pkt., 2. ZW LOK Toruń, 1950 pkt., 3. ZW LOK Olsztyn — 1746 pkt.

Zarząd Miejski LOK w Bydgoszczy 19. 08. br. zorganizował dla uczestników kolonii letniej w Szkole Podstawowej nr 58 w Bydgoszczy dzień sportów obronnych. Po pogadance na temat tradycji i współczesności LOK odbyły się zawody strzeleckie z broni pneumatycznej. Czterech zawodników Zenon Jelonek, Kazimierz Paszko, Tomasz Zielonka i Henryk Zuń zdobyło złote odznaki strzeleckie. Przyznano ponadto 6 srebrnych i dwie brązowe odznaki.

Liga Obrony Kraju w uznaniu wysiłku i zaangażowania polecającemu przyznawa swoim członkom, działaczom oraz młodzieży dodatkowe uprawnienia. Stanowią je zniżki w opłatach za szkolenie oraz korzystanie ze sprzętu i urządzeń będących własnością LOK. W opłatach za szkolenie stosuje się obecnie następujące zniżki: 10 proc. dla młodzieży szkolnej i studenckiej; 20 proc. dla członków i pracowników LOK o stażu nie mniejszym niż 3 lata, 25 proc. dla osób odznaczonych medalem „Za Zasługi dla LOK” oraz 50 proc. dla kombatantów i inwalidów wojennych. Natomiast w opłatach za korzystanie ze sprzętu i urządzeń stosuje się zniżki od 25 do 75 proc.

Zarząd Miejski LOK w Ropczycach i koło LOK przy MPK w Rzeszowie zorganizowały dla uczestników kolonii na stadionie MOSiR w Ropczycach zawody sportowo-obronne. Młodzież współzawodniczyła m.in. w pokonywaniu toru przeszkód, strzelaniu z broni pneumatycznej i rzucie granatem. Zawody te połączone były ze złożywaniem Odznaki Sprawności Obronnej (OSO).

RZETELNA PRACA, DOBRZE ZORGANIZOWANA DZIAŁALNOŚĆ

IX Plenum Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej podejmując problematykę młodego pokolenia Polaków potwierdziło konsekwentną realizację przez Partię uchwały IX Zjazdu PZPR. Z uwagi na duże społeczne i polityczne znaczenie omawianych spraw, Plenum stało się doniosłym wydarzeniem w życiu społecznym narodu i kraju, w tym również dla LOK — organizacji, której główną powinnością jest pogłębianie i umacnianie patriotyczno-obronnego, historycznego, narodowego i politechnicznego wychowania młodzieży oraz przysposabianie jej do obrony socjalistycznej ojczyzny. Z tego też właśnie powodu treści i postanowienia Plenum szkolne koła powinny rozpowszechnić w swoich środowiskach oraz przełożyć je na język codziennych zadań polityczno-wychowawczych, sportowo-obronnych i politechnicznych. Zasadniczym celem działalności LOK w szkołach powinno być:

PO PIERWSZE — pogłębianie patriotyczno-obronnej i obywatelskiej świadomości młodzieży oraz poczucia współodpowiedzialności za losy socjalistycznego państwa. W tym zakresie głównie chodzi o kształtowanie świadomości socjalistycznej oraz postaw bezpośrednio zaangażowanych w budowę naszej ojczyzny, nie negujących 38-letniego dorobku naszego państwa, unaocznienie postępowych tradycji narodu polskiego, ruchu robotniczego i tradycji LWP. Każde ogniwo LOK, a zwłaszcza każdy członek i działacz szkolnego koła LOK powinien zdecydowanie przeciwdziałać przenikaniu do młodzieży antysocjalistycznych poglądów i opinii demaskować szkodliwość działalności wrogich sił dla kraju i narodu. Trzeba tak działać, by młodzież dobrze rozumiała własną znaczącą rolę w procesie stabilizacji życia społeczno-politycznego i gospodarczego państwa oraz potrzebę rzetelnego wypełniania swych obywatelskich powinności.

PO DRUGIE — przekonywanie i zachęcanie młodzieży — członków naszej organizacji — do aktywnego, bezpośredniego udziału w patriotycznym ruchu odrodzenia i porozumienia narodowego.

Trzeba uświadomić młodzieży, że Obywatelskie Komitety Odrodzenia Narodowego są płaszczyzną integracji wszystkich patriotycznych sił społecznych uznających nadrzędną rolę socjalistycznego państwa, że krzewią one idee porozumienia narodowego, która jest szansą wyjścia z kryzysu i skupienia narodu wokół najważniejszego zadania, jakim jest wydrżnięcie kraju z gospodarczego upadku i osiągnięcie stabilizacji. Dlatego też każde szkolne koło LOK powinno dążyć do tego, by w pracach OKON brał udział jego doświadczeni i aktywni członkowie. Chodzi o to, aby młodzież aktywnie uczestniczyła w rozwiązywaniu zasadniczych spraw społecznych, politycznych i gospodarczych, wspólnych dla starszego i młodego pokolenia. Wynika stąd, że partnerstwo oznacza przede wszystkim obustronną lojalność, gotowość wysłuchania i zrozumienia argumentów, aby osiągnąć wspólny wszystkim cel — państwo socjalistyczne.

Uzyskanie takich wyników pracy z młodzieżą nie jest łatwe, szczególnie, gdy występują znaczne

trudności w zabezpieczeniu kołom i klubom LOK dostatecznej ilości materiałów i sprzętu. W tych konkretnych warunkach pomysłowość i zaradność poszukiwanie nowych rozwiązań odpowiadających zainteresowaniom, potrzebom i aspiracjom młodzieży, okazywanie systematycznej pomocy ze strony instancji nadrzędnych szkolnym kołom i klubom LOK, a także ściśle skoordynowane i przemysłowe działanie wszystkich organizacji społecznych i sportowych istniejących w szkołach — to czynniki, decydujące o skuteczności i intensywności pracy.

Praktyka 1982 r. wyraźnie pokazała, że w tych szkołach, w których występuje duże zaangażowanie polityczne i społeczne młodzieży, zrozumienie aktualnej sytuacji społeczno-politycznej, zwłaszcza ekonomicznej, porzucenie obowiązku i odpowiedzialności, łatwiej przełamuje się liczne trudności i bariery. Wynika stąd, że najprostszą i najskuteczniejszą drogą prowadzącą do wypracowania na dziś i na jutro wspólnych, atrakcyjnych programów zaspokajających potrzeby polityczne, społeczne, rekreacyjno-wypoczynkowe i inne młodzieży, jest rzetelna praca i nauka, systematyczna i dobrze zorganizowana działalność. Tylko taka praca może pobudzić młodzież do aktywnego działania, umocnienia w niej poczucia odpowiedzialności za to wszystko, co służy stabilizacji życia społeczno-politycznego i ekonomicznego kraju oraz umacnianiu socjalistycznego państwa.

Kształtując świadomość polityczną, historyczną i narodową młodzieży, na czoło należałoby wysunąć wyjaśnienie jej obecnej i perspektywicznej polityki Partii i Rządu, zapoznanie jej z postępowymi tradycjami narodu polskiego, rewolucyjnego ruchu robotniczego, z wkładem naszego narodu w zwycięstwo nad faszyzmem niemieckim, z tradycjami i dniem dzisiejszym LWP. Działalność ta powinna mieć decydujące znaczenie dla przywracania u młodego pokolenia zaufania do programu PZPR, Rządu i WRON. W tej pracy, w szerszym niż do tej pory zakresie należałoby, nie tylko z okazji rocznic państwowych czy wojskowych organizować spotkania młodzieży z kombatanami i zasłużonymi dla Polski ludźmi, z żołnierzami LWP, działaczami państwowymi, partyjnymi, młodzieżowymi oraz wieloletnimi aktywistami LOK. Częściej należałoby też organizować konkursy z zakresu wiedzy politycznej, historycznej, społecznej, wojskowej i LOK, wycieczki do muzeów wojskowych i sal tradycji jednostek wojskowych. Zaslужającą na uwagę i upowszechnienie formą pracy jest również organizowanie przez samą młodzież wycieczek pieszych i rowerowych szlakiem walk 1 i 2 armii WP oraz walk partyzanckich i do miejsc pamięci narodowej, połączonych z rekreacją i wypoczynkiem, z troską o mogiły poległych żołnierzy polskich i radzieckich. Inną, nie mniej ważną, uznawaną przez młodzież dziedziną działalności pobudzającą ją do myślenia i zadumy nad przeszłością naszego narodu, jest utrzymywanie systematycznych kontaktów z ludźmi czynu i walki, zasługującymi na szacunek i uznanie społeczne. Są to wzorce osobowe, w oparciu o które

przebiegać winno samowychowanie młodzieży. Zasluguje na popularyzowanie również gromadzenie przez młodzież wywiadów z byłymi żołnierzami, urządzanie sal i kąpek tradycji patronów szkół.

Potrzebne jest także organizowanie w szkołach kół i sekcji zainteresowań np. historią, ekonomią, polityką, problematyką wojskową, geografiją itp. Za celowe i społecznie uzasadnione, szczególnie w dobie obecnej, należy uznać też mobilizowanie młodzieży do udziału w pracach polowych, np. wykopkach itp., a także do zbierania makulatury, surowców wtórnych i innych.

Powodzenie tej wielowątkowej, społeczno-politycznej i wychowawczej działalności zależy od pomysłowości i zaangażowania aktywu społecznego wszystkich organizacji, od wytworzenia odpowiedniego klimatu sprzyjającego prowadzeniu i rozwijaniu pracy społecznej. Im większe osobiste zaangażowanie młodzieży, tym wyższe efekty. Działalność taka nie wymaga nakładów finansowych, w związku z tym powinna być wspierana doświadczeniem i konkretną pomocą działaczy społecznych, a szczególnie wychowawców i opiekunów szkolnych kół i klubów LOK. Wychowując młodzież przez konkretną, praktyczną pracę, kształtując jej zainteresowania politechniczne, rozwijając tętnące fizyczną i sprawnością należy organizować liczne zawody i imprezy techniczno-obronne, zwłaszcza w tych dyscyplinach, które mają szczególne znaczenie dla obronności kraju i gospodarki narodowej oraz dla rozwoju osobowości młodego człowieka. Nasza organizacja nie jest w stanie zapewnić szkolnym kołom i klubom specjalistycznym LOK dostatecznej ilości sprzętu, materiałów i środków niezbędnych do szerokiego prowadzenia sportów techniczno-obronnych i wychowania politechnicznego. Wieloletnie doświadczenia wskazują jednak, że organizowanie imprez, zawodów i gier sportowo-obronnych oraz rozwijanie działalności politechnicznej prowadzonej w klubach specjalistycznych, na terenie szkół, pomimo wspomnianych już trudności jest możliwe i realne. Pod warunkiem wspólnego działania wszystkich organizacji społecznych, w tym młodzieżowych i sportowych oraz przy ścisłym współdziałaniu szkolnych kół LOK z jednostkami LWP, które nie jeden już raz udzielały im pomocy. Rola takiej działalności będzie spełniona, jeśli będzie mieć należne jej miejsce w programach zajęć szkolnych, uzyska pełne poparcie dyrekcji szkół i władz oświatowych, wspierana będzie osobistą pracą młodzieży, wyrażającą się w rozbudowie bazy sportowej i politechnicznej.

Tylko takie działanie może sprawić, że oddziaływanie polityczne, wychowawcze i obywatelskie LOK w szkołach będzie skuteczne a jego efekty wymierne i dostrzegalne.

plk TADEUSZ GLAJNER

BYŁEM NA CENTRALNYM KURSIE INSTRUKTORÓW MODEŁARSTWA LOK W FIRLEJU



Hieronim Drahajna z Leszna Wlkp. przy budowie kadłuba z laminatu.
Obok wykładowca mgr Waldemar Wargulak.



Wiesław Łakomy z Zamościa wraz z synem Andrzejem budują z drewna kadłub holownika „Ares”.

Kadra wykładowców: inż. J. Wojciechowski, inż. J. Łukaszuk, mgr W. Wargulak, A. Gierczak i kierownik kursu M. Łoza w otoczeniu kursantów — St. Mazurka, Z. Turowskiego z Lublina, K. Hermyta z Łowicza, J. Popławskiego z Suwałk, J. Wyki i Andrzeja Nowaka z woj. rzeszowskiego, A. Reisinga z Wyszkiwa, W. G. i A. Łakomych z Zamościa, T. Kowalczyka z Mińska Maz., R. Witowskiego z Zawad k. Węgrowa, E. Burakiewicza z Międzyzreca, L. Skłodowskiego z Łochowa, Z. Grajpera z Lęborka, A. Glazora z Niepołomic, T. Wawrzyniaka i K. Strzelczyka z Częstochowy, B. Skiby, B. Bednarka, S. Józika, T. Kunkela i J. Bartosińskiego ze Zduńskiej Woli, H. Drahajna z Leszna Wlkp., M. Jareckiego z Lublina, A. Lisiaka i A. Gawickiego z Białogostoku, H. Sienkiewicza z Węgorzewa, L. Skibińskiego i P. Konopko z Łomży.

Fot. S. SMOLIS



W dniach 1—14 lipca br. byłem w Wojewódzkim Ośrodku Sportów Wodnych LOK w Firleju, dokąd przybyli modelarze z różnych stron Polski na centralny kurs instruktorów. Na kurs zapisało się 34 modelarzy, których można podzielić na dwie grupy. Pierwsza to instruktorzy modelarstwa (starsi) pragnący podnieść swoje kwalifikacje i zdobyć wyższy stopień instruktorski. Byli to: **Zdzisław Grajper** — nauczyciel z Łęborka, **Wiesław Łakomy** z Zamocia, **Andrzej Lisiak** z Białegostoku, **Bogdan Skiba** ze Zduńskiej Woli, **Hieronim Drahajm** z Leszna Wlkp. i inni. Drugą grupę stanowiła młodzież, która polubiła modelarstwo i pragnie aktywnie pracować w modelarni LOK. W grupie tej znalazł się m.in. 19-letni **Jan Wyka** z Trzebońska w woj. rzeszowskim, jego kolega i rówieśnik **Andrzej Nowak** z Nowej Wsi w Rzeszowskim, **Ryszard Witowski** ze wsi Zawady k. Węgrowa, **Jerzy Skibiński** z Lubartowa, **Krzysztof Hermut** z Łowicza i wielu innych. Najmłodszym zaś uczestnikiem szkolenia był trzynastoletni **Oskar Reising** z Wyszkowa. Dobrze się stało, że było tak dużo młodzieży. Jak się okazało zdyscyplinowanej, o dużym zakresie wiedzy teoretycznej z zakresu modelarstwa i zagadnień morskich, a zarazem mającej w swoich planach ożywienie działalności szkoleniowej z dziedziny modelarstwa w swoich regionach.

Dobrana kadra wykładowców: inż. **Janusz Wojciechowski** z Warszawy, inż. **Józef Łukaszk**, mgr **Waldemar Wargulak**, **Andrzej Gierczak** (wszyscy z Lublina) oraz kierownik kursu **Marian Łoza**, przekazała uczestnikom szkolenia wiele ciekawych wiadomości potrzebnych w ich pracy z modelarzami.

Każdy z uczestników kursu oprócz zdobywania wiedzy teoretycznej musiał wykonać „majstersztyk” w postaci kadłuba modelu pływającego lub samochodu. Do prac tych nikogo nie trzeba było zachęcać. Uczestnicy kursu pracowali do późnych godzin nocnych, aby wykończyć zaczęty kadłub. Według programu kierownika Łozy kadłuby wykonywane były z laminatu. Należą tu się słowa uznania za to, że przy istniejących trudnościach potrafił zabezpieczyć odpowiednią ilość włókna szklanego i żywicy. Niektórzy modelarze nie znali sposobu wykonywania kadłubów z laminatów, mogli więc praktycznie zapoznać się z tą nowoczesną metodą. Chwalono to.

Na kursie wykorzystano każdą wolną chwilę, aby uatrakcyjnić zajęcia. Pływano więc na łodzi wiosłowo-żaglowej DZ (pod żaglami i wiosłami). Wykładowcy przy okazji zapoznali modelarzy z terminologią żeglarską i morską. Modelarze w wolnych chwilach naprawiali też sprzęt pływający WOSW LOK w Firleju, ustawili olbrzymi maszt na placu apelowym, a na zakończenie uprzątnęli pomieszczenia, w których odbywały się wykłady i zajęcia praktyczne oraz przyległy teren. Wszystko to odbywało się w serdecznej, koleżeńskej atmosferze.

Już przez 9 lat w Firleju szkółą się instruktorzy modelarstwa. Niektórzy z nich dają później znać o sobie (np. bracia **Macioszkowie** ze Śląska, **Cezary Giesielski** z Nowej Soli, **Józef Bańbor** z Knurowa, **Szalapak**, **Bajorek** i inni), stając się autorami „Modelarza” lub zdobywając tytuły mistrzowskie i przodujących instruktorów. Świadczy to o poziomie szkolenia prowadzonego w Firleju.

Na zakończenie kursu odbył się egzamin testowy dla wszystkich uczestników. Prymusem został **Tomasz Kunkiel** ze Zduńskiej Woli. Wyniki bardzo dobre otrzymali też: **Jan Wyka** z Trzebońska i **Miroslaw Jarlecki** z Lublina.

Wszystkim nowo wyszkolonym instruktorom w Firleju życzymy powodzenia w pracy z modelarską młodzieżą LOK.

S. SMOLIS

Z DZIAŁALNOŚCI MODELARSKIEJ LOK

Zarząd Wojewódzki LOK w Suwałkach zorganizował i przeprowadził 16.05.82 r. już VII wojewódzkie zawody modeli swobodnie latających i raket. Impreza odbyła się na miejscowym lotnisku sportowym. Współorganizatorem zawodów była Spółdzielnia Mieszkaniowa z Suwałk, jako że wielu uczestników wywodziło się z modelarni spółdzielczości mieszkaniowej. Kierował imprezą **Bogusław Bartoszewicz**, a sędzią głównym był **Tadeusz Mickiewicz**. Startowało 37 zawodników z MDK Suwałki, SM Elk i Suwałki, MDK Augustów i Zbiorczej Szkoły Gminnej w Prostkach.

Zwycięzcami w poszczególnych klasach zostali:

F1—A1/2	Tomasz Rutkiewicz	MDK Suwałki	247 pkt.
F1—A1	Jarosław Popławski	SM Suwałki	303 „
F1—A	Albert Borkowski	MDK Suwałki	110 „
F1—B1	Dariusz Koźmiński	MDK Suwałki	315 „
F1—B	Stanisław Skibiński	MDK Suwałki	326 „
F1—C	Krzysztof Stolecki	SM Elk	260 „
S3—B	Marcin Nowakowski	MDK Suwałki	105 „
S4—B	Marek Popławski	SM Suwałki	15 „
S7	Albert Borkowski	MDK Suwałki	158 „

Zespołowo zwyciężyła drużyna MDK Suwałki przed drużyną SM Suwałki i SM Elk.

Staraniem ZW LOK w Rzeszowie oraz Wojewódzkiej Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego, Kuratorium Oświaty i Wychowania, Aeroklubu Rzeszowskiego oraz TKKF i Wyd. KFIS w Rzeszowie zorganizowano i przeprowadzono wojewódzkie zawody modelarskie w różnych dyscyplinach. Mianowicie:

- 25.04.82 r. na lotnisku Jesionka zawody modeli swobodnie latających i raket;
- 1.05.82 r. na parkingu przy zalewie rzeszowskim modeli latających na uwięzi;
- 2.05.82 r. na tym samym parkingu modeli kołowych zdalnie kierowanych oraz modeli pływających na pobliskim zalewie.

W zawodach modeli swobodnie latających i raket startowało 57 zawodników, w zawodach modeli latających na uwięzi — 10, a na zawodach modeli pływających jachtów żaglowych — 9 i na zawodach modeli kołowych zdalnie kierowanych — 4.

We wszystkich imprezach pierwsze miejsce zespołowe zdobyli modelarze z MDK w Rzeszowie. Imprezy przebiegały na ogół w trudnych warunkach atmosferycznych, przy opadach deszczu i silnym wietrze, co wpłynęło ujemnie na poziom wyników.

Wszystkie imprezy przygotowywał kierownik WOM LOK w Rzeszowie **Tomasz Kaczor**, któremu dzielnie sekundovali **Tadeusz Odor** i **Bogda Olsznacka**. Natomiast sędzią głównym zawodów modeli latających i raket był **Andrzej Trzeciak**, a modeli pływających i kołowych **Zdzisław Hirsch**.

W podobnie trudnych warunkach i w dużym pośpiechu, ze względu na dużą liczbę startujących i ograniczony czas trwania imprezy, odbyły się strefowe zawody modeli pływających klas F1, F3 i FSR w dniach 28—30 maja 1982 r. w Ślawie w woj. zielonogórskim dla strefy ZACHÓD.

W zawodach uczestniczyło 96 modelarzy. Gdy do tego dodamy członków komisji sędziowskiej, organizatorów i obsługi technicznej, da to obraz wielkiego zakresu tej imprezy. Stąd też słuszny wniosek, aby w przyszłości wrócić do 3-dniowej, wersji tego rodzaju zawodów, aby nie zachodziła konieczność, tak jak w tym przypadku, rozgrywania zawodów od 6.00 rano do 22.00.

Z uwagi na mnogość klas i grup wiekowych uczestników zawodów nie podajemy wyników sportowych. Informujemy jedynie, że kierownikiem imprezy był **Roman Tomaszewski** z Zielonej Góry, a sędzią głównym **Andrzej Kościelnik** z Poznania, którzy w istniejących warunkach zrobili wszystko, co możliwe, by zawody przeprowadzić w miarę sprawnie, szybko i dokładnie. Należą im się za to, jak również pozostałym członkom komisji organizacyjno-technicznej i sędziom słowa uznania i duże brawa.

Przy dobrej pogodzie, dobrym przygotowaniu technicznemu i w przyjemnej atmosferze zostały rozegrane strefowe zawody modeli kołowych zdalnie kierowanych strefy ZACHÓD w Oleśnicy w dniach 4—6.06.82 r. Dużą w tym zasługą ppłk. **Antonia Balickiego** i kierownika WOM LOK we Wrocławiu **Mariana Radeckiego** oraz sędziego głównego tej imprezy **Włodzimierza Górąjka** z Łodzi.

Zawody były silnie obsadzone, gdyż startowali zawodnicy aż z 15 województw, w tym również spoza strefy ZACHÓD, mianowicie z Warszawy, Torunia, Nowego Sącza, Rzeszowa, Krakowa i Gdańska. Miła dla wszystkich modelarzy była wstawka z tej imprezy w dzienniku telewizyjnym w dniu 6 czerwca br., a więc na bieżąco, w dniu zakończenia zawodów. Oby takich udanych zawodów i informacji o naszej działalności było jak najwięcej.

We wspomnianych zawodach strefowych klas RC-E i RC-V zdobywcami pierwszych miejsc w poszczególnych klasach zostali:

RC-EB Standard Młodzież	Dariusz Reszke	LKM LOK Łódź	150,10 pkt.
RC-EB Standard Juniorzy	Jacek Piosik	PM Szczecin	153,60 pkt.
RC-EB Juniorzy	Janusz Lewandowski	PM Szczecin	157,50 pkt.
RC-EB Seniorzy	Krzysztof Bednarski	MDK Łódź-Bałuty	160,50 pkt.
RC-EA/O razem	Edward Burdajewicz	Gorów Wlkp.	225,20 pkt.
RC-EA/C	Dariusz Stasiak	SM Pojezierza Łódź	288,20 pkt.
RC-EA/G „	Krzysztof Bednarski	MDK Łódź-Bałuty	98,00 pkt.
RC-VI	Marek Zieliński	PM Szczecin	60 okr.
RC-V2	Jan Matuszak	SM Gdańsk	60 okr.

Zespołowo zwyciężył zespół Łodzi przed Szczecinem i Wrocławiem. Z klas RC-EB najliczniej obsadzona była klasa RC-EB juniorów, w której startowało 15 zawodników z 16 modelami i w której wszyscy zaliczyli swoje biegi. W klasie RC-VI startowało 22 zawodników, z czego biegi zaliczyło 21, a w klasie RC-V2 startowało 21, a biegi zaliczyło 19.

W dniu 15 maja 1982 r. odbyły się w Malborku Wojewódzkie Zawody Modeli Żaglowych, w których startowało 6 zespołów. Impreza odbyła się staraniem ZW LOK w Elblągu oraz MDK w Malborku. Kierownikiem zawodów był **Jan Maciejewski**, a sędzią głównym **Kazimierz Kowalczyk**. W punktacji zespołowej pierwsze miejsce zajęła ekipa z modelarni WSS w Braniewie, przed FGM w Elblągu i MDK w Malborku.

Komunikat z imprezy sporządzono z zachowaniem wszystkich wymagań przewidzianych odpowiednią instrukcją, co świadczy o dobrym podejściu organizatorów, którzy i pod tym względem zajęli przygotowania i realizację zawodów na przyszłowiowy ostatni guzik. Dziękujemy.

Zgodnie z uchwałą ostatniego zebrania Centralnej Komisji Modelarstwa LOK postanowiono uczcić pracę i dorobek najstarszych aktywistów i sędziów modelarstwa. W dniu 11 czerwca 1982 r. odbyła się miła uroczystość wręczenia przez przedstawicieli Zarządu Głównego LOK i ZW LOK w Świdłach jednemu z nestorów naszego modelarstwa **STANISŁAWOWI MACIEJEWSKIEMU** z Świdłach specjalnego pisma od Prezydium ZG LOK, dyplomu uznania i podziękowania oraz skromnego upominku z okazji 35-lecia pracy modelarskiej.

ciąg dalszy na str. 8

SAMOLOT „CONCORDE” jako półmakieta raketoplanu

Opisany plan półmakiety latającej „Concorde” z napędem raketowym zaprojektował znany modelarz Georg Gassaway i opublikował w czasopiśmie „Model Rocketeer”. Jest to ciekawa konstrukcja o nowoczesnych rozwiązaniach technicznych, które pozwalają na całkowitą adaptację samolotów w rakietnictwie. Omawiana konstrukcja przedstawia francusko-angielski samolot pasażerski typu „Concorde” przystosowany do lotów z napędem raketowym. Model z wyglądu przypomina omawiany samolot. Do napędu stosuje się jeden silnik raketowy o impulsie 5 Ns lub 10 Ns. W obu silnikach czas opóźnienia wynosi 3 s.

KONSTRUKCJA MODELU

Kadłub stanowi papierowa rurka o średnicy zewnętrznej 25 mm. Przekrój ścianki wynosi 0,5 mm. Długość rury kadłubowej wynosi 406,6 mm. W przodzie kadłuba umieszczona została głowica (makieta pilotów) wykonana z balsu. Głowica połączona jest z rurką kadłuba na wytek. Zakończenie kadłuba zostało odpowiednio wycięte, tak jak pokazano na rysunku. Ważnym elementem jest zasobnik napędu silnikowego (szczegóły zostaną podane w dalszym opisie).

Skrzydło składa się z dwóch połówek. Przy wykonaniu należy zwrócić uwagę na to, aby posiadały one jednakową masę. Skrzydło wykonujemy z 3 desek balsu grubości 0,8 mm (średniej twardości). Należy zwrócić uwagę na zachowanie kierunku słoju w deskach, tak jak to pokazano na rysunku.

Ster kierunku jest wykonany podobnie jak skrzydło, z tym, że jest sklejony tylko z dwóch deseczek grubości 0,8 mm.

Obie połowy skrzydła są połączone na stałe łącznikiem wykonanym ze sklejki 0,4–0,6 mm lub odpowiednio mocnego kartonu. Wymiar łącznika skrzydeł wynosi 25,4 × 304,8 mm. Należy pamiętać, że skrzydło na obu końcówkach musi mieć wianus po 19 mm. Skrzydło i statecznik należy oszlifować i oprofilować papierem ściernym, zaokrąglając krawędzie natarcia i powodując, że krawędź spływu będzie trochę bardziej cienka. Lotki w skrzydle wycinamy po całkowitym wykonaniu skrzydła i przyklejamy na zawiasach wykonanych z taśmy samoprzylepnej. Od spodu lotek są przyklejone dwie listewki sosnowe o grubości 0,8 × 3 mm i długości 23 mm. Spełniają one rolę blokady lotek w położeniu zerowym, ustalonym przez wsunięcie zasobnika z silnikiem do modelu.

Zasobnik silnika stanowi rurka papierowa. Jej długość ma 374,6 mm i średnicę wewnętrzną 18 mm. Grubość ścianki wynosi 0,5 mm. W przodzie tego zasobnika są wycięte dwa otwory do usuwania spalin z ładunku miotającego wyrzucającego zasobnik z modelu. Rurka ta wewnątrz w odległości 25 mm od krawędzi jest zaklejona krążkiem z tekturki. Spełnia ona rolę komory dowożenia. Po wyważeniu modelu komora jest zaklejona, aby ciężarek z niej nie wypadł.

Na rurkę zasobnika naklejone są dwa pierścienie uszczelniające o średnicy zewnętrznej 24 mm. Szerokość pierścienia wynosi około 6–7 mm. Odległości naklejania objaśnia rysunek. W końcowej części zasobnika, tuż za pierścieniem jest przyklejona listewka sosnowa 1,6 × 6,4 × 38,1 mm. Spełnia ona rolę blokady lotek po wsunięciu zasobnika w kadłub. Zasobnik po wyrzuceniu z modelu wraz z silnikiem powraca na ziemię. Powrót zasobnika następuje przy spadochronie (Ø 250 mm) lub z taśmą. Spadochron przymocowany jest do zasobnika i owinięty między pierścieniami uszczelniającymi. Tak przygotowany zasobnik zostaje wsunięty do kadłuba (łącznie z silnikiem). Przyklejona listewka przytrzymuje od góry dźwigenki lotek.

Lotki są połączone cienką nicią gumową i opasującą od góry kadłub modelu. W momencie oderwania się zasobnika od modelu lotki za pomocą gumki zostają wychylone do góry i model rozpoczyna lot swobodny. Start modelu następuje z wyrzutni jednopiętowej. Przekrój drutu pręta wynosi 3 mm. Pod spodem skrzydła przyklejone są dwie (rurki oszka) dla prowadnicy.



Po sklejeniu na stałe skrzydeł i steru kierunku z kadłubem lakierujemy cały model na kolor biały. Wycinamy makiety kabiny pilotów z materiału czarnego i przyklejamy w części głowicy. Na kadłubie malujemy pasek koloru czerwonego. Szerokość paska wynosi 6,4 mm a odległość — 304,8 mm. Upiękaszające paski w kolorze niebieskim znajdują się na stateczniku. Przed startem modelu należy:

- tak wyważyć model aby środek masy znajdował się w miejscu oznaczonym na rysunku, na dowożenie przeznaczona jest komora w zasobniku;
- loty próbne z ręki należy wykonywać po uprzednim wyjęciu zasobnika z modelu; lotki muszą być wychylone do góry;
- po uzyskaniu poprawnych lotów ślizgowych można wykonać start z wyrzutni;
- przed startem należy spadochron przesyłać talkiem i owinać nim zasobnik, włożyć silnik raketowy do zasobnika i całość włożyć w model;
- zwrócić uwagę, aby listewka sosnowa prawidłowo wytrzymała lotki w pozycji neutralnej.

Tak przygotowany model będzie miał dobre osiągi.

E. KUROWSKI

MISTRZOSTWA PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH — 1982

WYNIKI ZAWODÓW

KLASA F2A

		km/h		
1. Tomasz Chojnacki	Polska	263,73	266,86	272,72
2. Andrzej Rachwał	„	258,99	270,67	0
3. Tadeusz Rusek	„	270,27	0	0
4. József Mult	Węgry A	259,74	267,06	0
5. Sándor Szegedi	„	265,68	0	262,77
6. József Molnar	„	264,70	0	260,30
7. Milos Obrowsky	Czechosłowacja	261,05	261,62	250,00
8. Jurij Pisarczuk	ZSRR	236,53	254,59	261,62
9. Władimir Masljonkin	„	237,78	226,41	257,14
10. Sándor Kalmar	Węgry B	248,61	256,22	248,61

Startowało 17 zawodników — 6 reprezentacji

Zespołowo:

1. POLSKA — 813,66 km/h, 2. WĘGRY A — 797,44 km/h, 3. ZSRR — 771,21 km/h.

KLASA F2B

			suma	
1. Anatolij Kolesnikow	ZSRR	2955	2918	2942
2. Władimir Jeskin	„	2998	2930	2874
3. Piotr Zawada	Polska	2889	2822	2860
4. Aleksander Listopad	ZSRR	2740	2931	2667
5. Paweł Dziuba	Polska	2720	2758	2897

6. Tamas Tokaji	Węgry A	2611	2827	2770	2769	5597
7. Attila Morotz	„	2814	2743	2719	2778	5592
8. Jan Skrabalek	Czechosłowacja	2787	2816	2774	2771	5590
9. Janko Kaler	Bulgaria	2777	2693	2707	2772	5549
10. Jerzy Ostrowski	Polska	2789	2744	2759	2754	5548

Startowało 24 zawodników — 8 reprezentacji

Zespołowo:

1. ZSRR 17.348 pkt., 2. POLSKA 16.985 pkt., 3. WĘGRY A 16.641 pkt.

KLASA F2C

1. Szapowałow — Onufrienko	ZSRR	3'42"	3'31"	3'33"	0	7'21"
2. Kramarenko — Kuzniecov	ZSRR	3'41"	0	3'42"	0	7'46"
3. Lerf — Zajak	Węgry A	4'09"	3'51"	3'57"	3'40"	0
4. Balogh — Dorant	Węgry A	3'33"	0	3'43"	3'47"	0
5. Burcek — Korotkij	ZSRR	3'46"	3'53"	3'47"	3'48"	0
13. Ziemiak — Galkowski	Polska	0	4'15"	0	0	0
14. Brożek — Jastrzębski	Polska	0	4'17"	0	0	0
17. Józwiak — Sobczak	Polska	4'39"	4'34"	0	0	0

Startowało 18 zespołów — 6 reprezentacji

Zespołowo:

1. ZSRR 11'09", 2. WĘGRY A 11'11", 3. BULGARIA 11'53", 5. POLSKA 13'06".

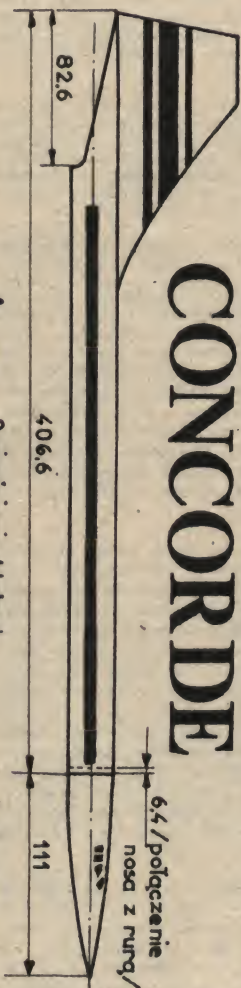
O mistrzostwach piszemy na str. 13.

CONCORDE



pierścień ustalający

listwa przytrzymująca lotki / 1,6x6,5x38,1 /



rurka zasobnika silnika / 5Ns lub 10Ns /

WIDOK Z DOŁU

zawiasy

2 przewodnice /rozstaw 203/

184,2

9,6

44,4

295

260,4

ŁĄCZNIK SKRZYDŁA /sklejka 0,4 lub karton /

2 otwory na spaliny

374,6

komora wywężająca

57,2

A

2 pierścienie blokady

76,2

19

247,4

nić gumowa ściągająca lotki

MAKIETA KABINY w rozwinięciu



posaki niebieskie

SIATECZNIK KIERUNKU

sklejony z 2 desek balsowych gr. 0,8

LEWY PŁAT Z LOTKĄ wykonany z desek balsowych gr. 0,8

PÓŁMAKIETA RAKIETOPIANU SAMOLOTU PASAŻERSKIEGO

Konstr. Georg GASSAWAY „MODEL ROCKETEER” 7/80

sosna 0,8 x 3

mocowanie gumki wychylającej lotki

119

0

XVII OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI SWOBODNIE LATAJĄCYCH SPÓŁDZIELCZOŚCI MIESZKANIOWEJ

Już po raz siedemnasty (jak ten czas leci!) odbyły się Ogólnopolskie Zawody Modeli Swobodnie Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej. 123 zawodników z 31 województw reprezentujących modelarnie spółdzielni mieszkaniowych spotkało się tym razem w gościnnym Centrum Szybocowym Aeroklubu PRL w Lesznie. Gospodarzem zawodów była Wojewódzka Spółdzielnia Mieszkaniowa w Lesznie i Aeroklub Leszczyński, a zdobytego w ubiegłym roku tytułu najlepszego zespołu broniła drużyna Międzyzakładowej Gliwickiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Gliwicach. W przypadku tegorocznego zwycięstwa (trzeciego z kolei) drużyna zdobyłaby na własność piękną statuetkę — puchar przechodni ufundowany przez CZSBM.

MGSM Gliwice — reprezentująca woj. katowickie — miała prawo wystawić dwie drużyny: tę, która broniła tytułu (Gliwice I) i drugą wyłonioną drogą eliminacji (Gliwice II), ale obaj instruktorzy Stanisław Kubit i Stanisław Kopacz, zapaleni modelarze od lat prowadzący modelarnie w Gliwicach, nie byli zbyt pewni siebie. Ich zespoły mówiąc językiem sportowym — nie mają gwiazd, a dotychczasowe sukcesy zawdzięczają wyrównanemu, dobremu poziomowi wszystkich zawodników. A przecież i w innych województwach również są dobre modelarnie, które od lat dobijają się o pozycje medalowe.

Zawody odbywały się w pięciu konkurencjach: modele z napędem silnikowym (FIG 1,5), modele z napędem gumowym (FIG), modele szybocowe (A 1/2), modele szybocowe (F1A-„H”) i modele rakiet (SSA). Najliczniej obsadzona była klasa FIG — 34 zawodników, najmniej zwolenników miała klasa SSA, bo tylko 10.

Uroczyste otwarcie dwudniowych zawodów odbyło się dnia 19.06.82 przed budynkiem Centrum Szybocowego. Uczestników powitał prezes WSM w Lesznie Stanisław Strauchman zapoznając ich z historią Centrum i ziemią leszczyńską. Następnie przedstawiciel ZG APRL ppłk Zygmunt Kępka — w towarzystwie z-cy dyrektora Zespołu Społeczno-Wychowawczego CZSBM Ryszarda Kunce, z-cy dyrektora WKKiU Urzędu Wojewódzkiego w Lesznie Edmunda Ruta i komendanta lotniska ppłk. Eugeniusza Hiclera — dokonał oficjalnego otwarcia zawodów. Weźmiano flagę na maszt, a następnie przy dźwiękach Marza Szybowników zawodnicy przemasserowali na płytę lotniska, gdzie rozpoczęły się loty.

Dwa dni trwały zacięte zmagania. W końcowej klasyfikacji w pierwszej piątce różnice punktowe są niewielkie. Wprawdzie pierwszego dnia po południu deszcz przerwał na chwilę zawody, a drugiego dnia był wiatr, to jednak nie przeszkadzało zapalnym modelarzom. Instruktorzy wraz z zawodnikami gorączkowo liczyli punkty, atmosfera współzawodnictwa udzielała się nawet gospodarzom obiektu i gościom. Czy i tym razem zwyciężą Gliwice? Gdy Komisja Sędziowska kończyła obliczanie punktacji zespołowej — już wszystko było jasne. Tak, Gliwice. Piękna statuetka została własnością zespołu Gliwice I, ale tuż za nim — to raczej niespodzianka — znalazła się SM Siedlce a na trzecim miejscu SM Andrychów reprezentująca woj. Bielsko-Biala.

Pozostał jeszcze najprzyjemniejszy moment: wręczenie pucharów, dyplomów i nagród. Na tym samym placu, na którym rozpoczęto zawody, odbyło się zakończenie imprezy. Bolesław Wojewódzki — współtwórca tych zawodów, obecny na nich po raz siedemnasty, odczytał komunikat Komisji Sędziowskiej a przedstawiciele organizatorów wręczyli puchary — ufundowane przez WSM Leszno oraz dyplomy i nagrody. Warto podać, że za pierwsze miejsce zawodnik otrzymał aparat fotograficzny „Smleza”, za drugie — wazon ludowy, za trzecie — porimonetkę. Nie zabrakło również tradycyjnych wyróżnień; za najlepszą postawę sportową dyplom uznania wraz z pamiątkową paterą otrzymał zespół SM Śródmieście represen-

tujący Szczecin. A najmłodszy zawodnik, dziesięcioletni Damian Sul z SM Leżajsk — dyplom pamiątkowy i paterę z herbem Leszna. Wszyscy wyróżnieni otrzymali ponadto dodatkową nagrodę — książkę naszego redakcyjnego kolegi Stefana Smolisa „1000 słów o modelarstwie”.

Z obowiązku kronikarskiego należy odnotować, że kierownikiem zawodów był Lech Zgorzelski z WSM Leszno a sędzią głównym Edward Kurowski z ZG APRL.

Przemawiając na zakończenie dyr. Ryszard Kunce podziękował zawodnikom i instruktorom, wyraził podziękowanie organizatorom za sprawną przebieg zawodów, zapraszając wszystkich na kolejną, osiemnastą zawodów modeli swobodnie latających spółdzielczości mieszkaniowej.

Wyrażenie jakichkolwiek słów uznania pod adresem CZSBM za umożliwienie młodzieży rozwijania umiejętności modelarskich, stworzenie warunków do rozwoju modelarstwa (pomoc materiałna, pomieszczenia itp.) — byłoby truizmem. CZSBM wraz z ZG APRL uczy młodzież nie tylko modelarstwa, ale także wychowują. Byłem nie pierwszy raz na tych zawodach i nigdy nie słyszałem skarg na zachowanie młodzieży, wręcz przeciwnie — chwalono ją za grzeczność, dobre zachowanie, choć są to dzieci i młodzież lubiąca się bawić, hałasować. Obok zainteresowań modelarskich — bardzo ważnym elementu politechnicznego wychowania — zaszczepia się tym dzieciom i młodzieży (bo granica wieku zawodników to 16 lat) wychowanie sportowe, ambicję walki, ambicję przodownictwa. Z drugiej strony trzeba pamiętać, że zawody są w pierwszym rzędzie dla młodzieży, a dopiero potem są sprawdzianem pracy instruktorów. O ile dzieci zachowują się bez zarzutu, o tyle zdarzy się, że instruktorzy chcą wygrać za wszelką cenę i stąd przykry zgrzyt w Lesznie (zdarzyło się to pierwszy raz i mam nadzieję, że ostatni) w postaci dyskwalifikowania dwóch zawodników za nieprzepisowy hol. Trudno mieć pretensje do dzieci, można ją mieć do instruktorów, bo przecież oni znają przepisy.

Nielatwo opisać radość zawodników z Gliwic. Niedługo w klasyfikacji zespołowej stale pozostawali za Łodzią, teraz Stanisław Kubit i Stanisław Kopacz oraz wszyscy ci, którzy im pomogli — zbierają owoce swej żmudnej pracy. Poważnym niedopatrzeniem byłoby pominiecie nazwisk zawodników, i tu uwaga, wśród 123 zawodników były tylko dwie dziewczynki, które zdobyły dla drużyny 558 punktów zajmując drugie miejsce w klasie FIG. A oto zwycięzcy: MAGDALENA KUBIT, ANDRZEJ JEŚIOROWSKI, MIROSLAW KINDRAT i JACEK ŻUKOWSKI.

Bolesław Wojewódzki jeden z współtwórców zawodów ma prawo do zadowolenia. Odbyły się kolejne udane zawody, rosną nowe ośrodki modelarskie liczące się w kraju (np. Siedlce), przyjemnie jest patrzeć na zaangażowanie młodzieży i mieć satysfakcję, że ma się w tym swój własny wcale nie mały prywatny wkład.

Byłbym niewdzięcznym uczestnikiem zawodów,

gdybym nie wspominał o gospodarzach z Centrum Szybocowego, ich troski o to, by dzieciom stworzyć dobre warunki, co nie było sprawą łatwą przy takiej liczbie osób (zawodnicy, instruktorzy, sędziowie), przekraczające możliwości Centrum. A jednak zrobiono to tak (choć nie bardzo wiem w jaki sposób), że wszyscy byli zadowoleni i chwaliłi smaczne, obfite wyżywienie. Wielu chłopców pomagało pani Basi, która po rodzinnemu opiekowała się swoimi małymi „lokatorami”. Czyli już nie oficjalnie, ale tak po prostu prywatnie trzeba podziękować organizatorom — WSM Leszno i Aeroklubowi Leszczyńskiemu, a zwłaszcza całemu personelowi Centrum Szybocowego — za dobre, serdeczne przyjęcie.

ROMAN HERNICZEK

WYNIKI

Klasyfikacja indywidualna

KLASA FIG 1,5

1. Piotr Nowakowski (Siedlce) — 536; 2. Leszek Poterek (Tarnobrzeg) — 518; 3. Radosław Chruściel (Szczecin) — 449.

KLASA FIG

1. Wojciech Wierciński (Andrychów) — 595; 2. Magdalena Kubit (Gliwice I) — 558; Jacek Żurowski (Gliwice I) — 495.

KLASA A1/2

1. Artur Korol (Świdnik) — 444; 2. Jarosław Łyskawa (Poznań) — 406; 3. Tomasz Ordziński (Łódź) — 382.

KLASA F1A „H”

1. Andrzej Maczugowski (Wałbrzych) — 569; 2. Jarosław Fischer (Poznań) — 558; 3. Andrzej Majorczyk (Zielona Góra) — 541.

KLASA SSA

1. Jakub Henkel (Gorzów) — 557; 2. Janusz Sikorski (Sanok) — 498; 3. Damian Sul (Leżajsk) — 478

Klasyfikacja zespołowa

1. Międzyzakładowa Gliwicka Spółdzielnia Mieszkaniowa — Gliwice I 1824 pkt.
2. Spółdzielnia Mieszkaniowa Siedlce — 1762 pkt.
3. Spółdzielnia Mieszkaniowa Andrychów — 1709 pkt.

Z DZIAŁALNOŚCI MODELARSKIEJ LOK

ciąg dalszy na str. 5

Pan Stanisław Maciejewski, który ma obecnie 77 lat cruje się na tyle dobrze, że do końca ubiegłego roku prowadził jeszcze zajęcia z młodzieżą. Obecnie zajmuje się nadal modelarstwem, ale już tylko w domu dla własnej przyjemności oraz malarstwem, czego liczne dowody wiszą w jego mieszkaniu.

Jubilatowi życzymy dobrego zdrowia, kontynuowania swojej pasji modelarskiej oraz wielu jeszcze lat życia i szczęścia w życiu osobistym.

W dniu 12.06.1982 r. odbyły się w Siennicy, a właściwie na łakach i terenach przyległych do szkoły podstawowej w Dłużewie koło Siennicy, wojewódzkie zawody modeli swobodnie latających i ra-

ciąg dalszy na str. 28

4000 OKRĄŻEŃ TORU W OLSZTYNIE



Centralne Zawody Modeli Latających na Uwięzi Ligi Obrony Kraju odbyły się w dniach 30 lipca — 1 sierpnia 1982 r. Zgodnie z kalendarzem imprez na 1982 r. zorganizował je Wojewódzki Ośrodek Modelarstwa LOK w Olsztynie na miejscowym torze. Dodajmy, bo to dziś istotne, na torze w pełni sprawnym i zadbanym mimo już 6-letniego okresu użytkowania.

Zawody rozegrano w klasach modeli: F2B (akrobacja), F2D (walka powietrzna) i F4B (makiety samolotów).

Regulaminowo z każdego województwa mogły startować tylko 3 osoby. Zdarzyły się jednak przyjazdy liczniejszych drużyn oraz nie w terminie. Sprawiało to spore kłopoty organizatorom imprezy. W Olsztynie startowali przedstawiciele 17 województw wymienionych w wynikach zawodów. To niewiele, jak na imprezę centralną. Bardziej cieszę fakt, że poziom techniczny i sportowy zwycięzców zawodów podnosi się, zwłaszcza u juniorów.

Zawody były sędziowane według przepisów i regulaminów obowiązujących na wszelkich tego rodzaju imprezach sportowych w kraju i za granicą organizowanych przez Aeroklub PRL i Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI). Stąd możliwość przybliżonych porównań poziomu sportowego zawodników krajowych i zagranicznych w oparciu o wyniki punktowe. Na przykład: tegoroczny zwycięzca zawodów w Olsztynie w klasie F2B — jeśli można to tak przedstawić — jest około 2,5 raza gorszy sportowo od najlepszego zawodnika polskiego na Mistrzostwach Świata rozegranych w 1980 r. w Częstochowie, zaś zwycięzca z Olsztyna w klasie F4B — ok. 3,5 raza gorszy od tegorocznego mistrza Polski (APRL) w tejże klasie.

Najlepszym zawodnikiem imprezy olsztyńskiej okazał się junior Tomasz Tronina (WOM Rzeszów),

zwycięzca w II klasach: F2B i F2D. W akrobacji był punktowo lepszy od zwycięzcy w grupie seniorów, a w walce powietrznej chyba równorzędny.

Wśród modeli akrobacyjnych były też wzorowane na modelach mistrzostw świata z drugiej połowy lat 70-tych.

Spśród 6 makiet latających na uwięzi, dwie nie zostały sklasyfikowane (myśliwiec Spitfire — IXC oraz dwusilnikowy bombowiec Tu-2). Wprawdzie wystartowały, ale nie wykonały 10 okrążeń. A szkoda ponieważ Spitfire — IXC miał duże szanse na zwycięstwo. W locie wyglądał bardzo realistycznie i ocenę za wierność odwzorowania oraz jakość wykonania też miał wysoką (453 pkt.).

Publiczność dopisała, pogoda również. Oficjalnych protestów nie zgłoszono. W sumie impreza udana. Na podkreślenie zasługuje dobra, widoczna, współpraca Ligi Obrony Kraju w Olsztynie z Aeroklubem Warmińsko-Mazurskim oraz miejscową Spółdzielnią Mieszkaniową „Pojezierze”. Duża była też pomoc wojska w obsłudze technicznej zawodów.

Zwycięzcy zawodów otrzymali puchary i upominki. Fundatorami było społeczeństwo i władze wojskowe. Wszyscy uczestnicy otrzymali starannie opracowane znaczki okolicznościowe.

Duże było zainteresowanie zawodami miejscowej prasy oraz telewizji.

WYNIKI ZAWODÓW

KLASA F2B

Seniorzy

1. Bogdan Radzyński (Rzeszów) — 882 pkt.
2. Tadeusz Duszyński (Gdańsk) — 784 „
3. Mariusz Felski (Toruń) — 769 „

Juniorzy

1. Tomasz Tronina (Rzeszów) — 925 pkt.
2. Bogdan Szczepański (Warszawa) — 82 „
3. Andrzej Krusaczyński (Gdańsk) — 58 „

Klasa F2D

Seniorzy

1. Mieczysław Musiel (Opole)
2. Jerzy Kubaczyński (Biała Podl.)
3. Wiesław Kwasowicz (Biała Podl.)

Juniorzy

1. Tomasz Tronina (Rzeszów)
2. Jarosław Szreder (Gdańsk)
3. Jarosław Bartosiński (Sieradz)

Klasa F4B

1. Janusz Neliżew (Katowice) — makieta polskiego wielozadaniowego samolotu gospodarczego PZL-011 „Gawron” — 915 pkt. (ocena za wierność odwzorowania i jakość wykonania — 475 pkt.).
2. Marek Kozera (Kraków) — makieta amerykańskiego samolotu akrobacyjnego Spinks Akromaster — 573 pkt. (420 pkt.).
3. Henryk Szymczak (Łódź) — makieta polskiego samolotu turystycznego PZL-102 „Kos” — 444 pkt. (243 pkt.).
4. Jarosław Szreder (Gdańsk) — makieta radzieckiego samolotu akrobacyjnego Jak-18 PM — 437 pkt. (253 pkt.).

Zespołowo

1. Gdańsk (245 pkt.), 2. Rzeszów (240 pkt.), 3. Biała Podlaska (215 pkt.), 4. Warszawa, 5. Łódź, 6. Olsztyn, 7. Katowice, 8. Piotrków Trybunalski, 9. Opole, 10. Chełm, 11. Kraków, 12—13 Sieradz i Toruń, 14. Słupsk, 15. Częstochowa, 16—17 Suwałki i Gorzów Wlkp.

inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI



Modelarze przygotowują model do startu

Fot. J. Marczyk



Najlepszy zawodnik w kategorii juniorów zdobywca pierwszego miejsca w klasie F2B i F2D — Tomasz Tronina z Rzeszowa
Fot. S. Smolis

POLSCY MODELARZE WICEMISTRZAMI ŚWIATA

W dniach od 20 do 26 lipca 1982 r. w miejscowości Oxelosund w Szwecji zostały rozegrane kolejne Mistrzostwa Świata Modeli Latających na Uwięzi. Udział naszych modelarzy, pomimo że Polska była organizatorem ostatnich mistrzostw świata (Częstochowa — 1980 r.) był mało realny z powodu trudności dewizowych a także dotychczasowych słabych wyników sportowych w tej kategorii modeli. Dopiero po sukcesach uzyskanych w mistrzostwach państw socjalistycznych na Węgrzech w klasie modeli prędkościowych i akrobacyjnych przy dużych zabiegach organizacyjnych Aeroklubu PRL udało się doprowadzić do udziału, bardzo skromnej ilościowo, pięcioposobowej ekipy w mistrzostwach świata.

Udział w zawodach wzięli wszyscy medaliści mistrzostw państw socjalistycznych tj. w klasie modeli prędkościowych **Andrzej Rachwał**, **Tadeusz Rusek**, **Tomasz Chojnacki**, a w klasie modeli akrobacyjnych **Piotr Zawada**. Trenerem oraz kierownikiem ekipy był Paweł Włodarczyk. Należy wspomnieć, że skład pełnej ekipy wynosił 20 osób, nie mówiąc już o niektórych ekipach, takich jak USA czy chińskiej składających się z ponad 30 osób (zawodnicy, kierownictwo, trenerzy, służba techniczna itp.).

Mistrzostwa świata stały na dobrym poziomie sportowo-organizacyjnym. Ogółem startowały ekipy z 28 państw, w tym ekipy z państw socjalistycznych ZSRR, Bulgarii, CSRS, Węgier, Jugosławii. W klasie F2A startowało 48 zawodników z 17 państw, F2B 56 zawodników z 23 państw, F2C 51 zespołów z 19 państw i w klasie F2D 47 zawodników z 16 państw.

Nasza ekipa uzyskiwała w klasie F2A i F2B najlepsze wyniki w historii naszego modelarstwa w tej kategorii modeli. W klasie modeli prędkościowych zespół zdobył tytuł II — wicemistrzów świata, a indywidualnie T. Rusek 6 miejsce, A. Rachwał 11 miejsce, a T. Chojnacki 35. W klasie modeli akrobacyjnych P. Zawada zdobył miejsce 16. Należy podkreślić, że Andrzej Rachwał uzyskał na oficjalnym treningu najlepszy rezultat — 280 km/h i był uważany za głównego faworyta mistrzostw świata. Jednak z powodu uszkodzenia łożyska na korbowodzie silnika nie zaliczył wyniku w pierwszym locie konkursowym. Loty wykonane zapasowym modelem (z gorszym silnikiem) nie przyniosły spodziewanych rezultatów. Podobnie było z Tomaszem Chojnackim, którego silnik w modelu zasadniczym uległ awarii, a drugi silnik znacznie odbiegał osiąganymi stąd uzyskane wyniki tego zawodnika (zwycięzca ostatnich mistrzostw państw socjalistycznych) znacznie poniżej uzyskiwanych w tym roku. Trzeci nasz zawodnik Tadeusz Rusek uzyskał wyniki w granicach swoich możliwości i zaimponował wszystkim bardzo dużą odpornością psychiczną, wolą walki oraz doskonałą techniką startów. Należy stwierdzić, że gdyby nie trudności sprzętowe z silnikami, które były ostatnio zakupione bardzo dawno bo w 1976 roku nasi zawodnicy mogli uzyskać jeszcze lepsze rezultaty. W klasie modeli akrobacyjnych Piotrowi Zawadzie zabrakło tylko 6 pkt. do wejścia do finału!!! 16 miejsce w ostatecznej klasyfikacji jest najlepsze z dotychczas uzyskanych w mistrzostwach przez Polaka, a jednocześnie dużym krokiem do przodu tego zawodnika, który awansował z 27 miejsca zajętego w mistrzostwach świata w 1980 r.

O mistrzostwach w klasie modeli F2B, prędkościowych i wyścigowych obiecał napisać do „Modelarza” Piotr Zawada i mgr Andrzej Rachwał, główny autor odniesionego sukcesu w Szwecji.

PAW

Wyniki sportowe w klasie modeli prędkościowych F2A

1. S. Szegedi, Węgry	— 274,1	275,4	0,0
2. J. Mult, Węgry	— 267,4	270,8	272,3
3. J. Molnar, Węgry	— 271,0	268,6	271,9
4. L. Parramon, Hiszpania	— 268,8	256,5	267,0
5. C. Schuette, USA	— 266,2	261,4	0,0
6. T. Rusek, Polska	— 266,0	259,3	262,1
7. He Shuncai, Chiny	— 0,0	0,0	263,9
8. P. Fontana, Włochy	— 248,2	263,3	0,0
9. O. Velunsek, Jugosławia	— 255,6	262,9	0,0
10. G. Rosenhan, RFN	— 0,0	236,5	262,3
11. A. Rachwał, Polska	— 0,0	248,2	261,2
35. T. Chojnacki, Polska	— 240,1	238,7	0,0

MODELARZ

10

Wyniki zespołowe: 1. Węgry — 819,6, 2. Chiny — 782,5, 3. Polska — 767,3, 4. Szwajcaria — 767,5, RFN — 764, 6. Francja — 758,7, 7. Dania — 741,5, 8. Włochy — 740,5, 9. Bulgaria — 740,4, 10. USA — 737,2. Startowało 48 zawodników z 17 państw.

Wyniki sportowe w klasie modeli akrobacyjnych F2B

1. L. Mc Donald, USA	— 2896	2923	2868	2890	5813
2. Wu Dazhong, Chiny	— 2695	2855	2787	2763	5622
3. O. Andersson, Szwecja	— 2699	2842	2767	0	5609
4. T. Fancher, USA	— 2750	2817	2775	2576	5592
5. R. Baron, USA	— 2789	2747	2778	2694	5567
6. B. Werwage, USA	— 2727	2803	2757	2721	5560
7. Zhang Xiandong, Chiny	— 2583	2679	2812	2596	5491
8. Niu Anlin, Chiny	— 1749	2724	2757	2631	5481
9. M. Lavalette, Francja	— 2473	2718	2758	2561	5476
10. G. Billon, Francja	— 2656	2702	2696	2669	5398
11. B. R. Filho, Brazylia	— 2591	2697	2638	2680	5377
12. P. Rampoux, Francja	— 2536	2699	2656	2554	5355
13. L. Compostella, Włochy	— 2706	2731	2614	2539	5345
14. E. Mayer, Finlandia	— 2455	2691	2578	2394	5269
15. J. Skrabalek, CSRS	— 2661	2501	2537	2355	5198
16. P. Zawada, Polska	— 2596	2655	—	—	2655

Wyniki zespołowe: 1. USA — 16 719, 2. Chiny — 16 594, 3. Francja — 16 229, 4. Włochy — 15 451, 5. Szwecja — 15 385, 6. CSRS — 14 865, 7. Wielka Brytania — 14 688, 8. Finlandia — 14 574, 9. Izrael — 14 562, 10. Holandia — 14 473.

Startowało 56 zawodników z 23 państw.

Wyniki sportowe w klasie modeli wyścigowych F2C

1. W. Szapowalow/W. Onufrienko, ZSRR	— 3.26,3	3.32,4	3.26,5	0.00,0	6.56,3
2. F. Rossi/A. Rossi, Włochy	— 0.00,0	3.37,0	0.00,0	3.32,9	7.22,3
3. W. Barkow/W. Surajew, ZSRR	— 3.23,9	4.01,4	3.34,7	0.00,0	0.00,0
4. A. Metkemeyer/R. Metk, Holandia	— 3.34,4	0.00,0	3.36,2	3.40,3	
5. H. Geschwendtner/J. Mau, Dania	— 0.00,0	3.36,3	3.47,3	3.40,5	
6. J. E. Albritton/W. Perkins, USA	— 3.36,9	0.00,0	3.33,2	3.39,3	
7. S. Smith/G. Brown, Wielka Brytania	— 3.36,9	0.00,0	3.48,2	0.00,0	
8. I. Gray/S. Haycock, W. Brytania	— 3.38,8	3.54,9	3.47	3.40,2	
9. G. Voghera/M. Menozzi, Włochy	— 0.00,0	3.39,9	0.00,0	3.43,9	

Wyniki zespołowe: 1. Wielka Brytania — 11.01,7, 2. ZSRR — 11.01,8, 3. Holandia — 11.16,8, 4. Francja — 11.54,9, 5. Szwajcaria — 11.58,8, 6. RFN — 12.07,8, 7. Dania — 12.10,0, 8. Bulgaria — 12.34,5, 9. Włochy — 7.16,9, 10. Finlandia — 7.49,2.

Startowało 51 zespołów z 19 państw.

Wyniki sportowe w klasie modeli do walki powietrznej F2D

1. T. Jr Fluker, USA, 2. U. Edslev, Dania, 3. P. Salerna, Finlandia, 4. G. Benincasa, Włochy, 5. D. Vegetti, Włochy, O. Titov, ZSRR, A. Beckers, Belgia, C. Jr Gibson, Kanada, 9. J. Roura, Hiszpania, F. Qezada, Meksyk, G. Arnold, USA, L. Silva, Meksyk, B. Furbo, Dania, R. Maestrelli, Włochy, O. Dorozhenko, ZSRR, S. Borer, Szwajcaria.

Wyniki zespołowe: 1. USA — 11,2, Włochy — 12, 3. Dania — 13, 4/6, Hiszpania — 17, Szwajcaria — 17, ZSRR — 17, 7/9, Belgia — 18, Meksyk — 18, Wielka Brytania — 18.

Startowało 47 zawodników z 16 państw.



Mistrz świata 1982 Les Mc Donald z USA ze swoim nowym „Stiletto”
Fot. P. Zawada

NOWY REKORD POLSKI

Przygotowania do wykonania próby bicia rekordów Polski rozpocząłem w roku ubiegłym. Zbudowałem nawet całkiem nowy model co przy moich możliwościach czasowych już było swego rodzaju rekordem. Model latał zupełnie zachęcająco i należało rozpocząć przygotowania organizacyjne. Oczywiście interesowały mnie jedynie rekordy w klasie F1A a więc w mojej zasadniczej klasie startowej. Realnie rzecz biorąc mogłem liczyć na powodzenie w próbach bicia rekordów (wysokości N. Paruda 1475 m — 1963 r.) oraz długotrwałości (Z. Piasecki 1439 min. — 1953 r.). W okresie około miesiąca czasu przygotowano legalizację stoperów, barograf, plan i zdjęcia modelu i wszystkie niezbędne dokumenty. W piątek 23.07. 1982 r. zgłoszono do APRL próbę bicia rekordów, po czym przeprowadzono kontrolę techniczną modelu. Sędzią głównym został dr inż. Stanisław Kopacz, sędziami Mieczysław Gumuliński i Czesław Ziobier. Przygotowano również samolot Zlin, podwieszając do skrzydeł dodatkowe zbiorniki w celu zwiększenia czasu lotu (do ok. 5 godz.). O godz. 15.30 model wystartował na holu długości 100 m i od razu trafił w dość silne noszenie. W kilka minut później wystartował Zlin pilotowany przez instr. Jerzego Kulika z sędzią głównym — obserwatorem Stanisławem Kopaczem na

pokładzie. Pozostali udali się w pogoń syrenką i motorowerem. Niestety, samolot nie nawiązał kontaktu z modelem — podobnie zresztą jak ekipa „ładował” na skutek objazdów i innych niekorzystnych okoliczności. Tak więc efektem próby była strata modelu i 2 h resursu Zlina na poszukiwanie modelu.

W sobotę 24.07.1982 r. zachowując przedstawiony już poprzednio rytuał, przygotowawczy próbę ponowiono, korzystając oczywiście z drugiego modelu, którego plan przedstawia rysunek. Tym razem o wiele lepiej rozwiązano naprowadzenie samolotu nad model, bezpośrednio po starcie skorzystano z radiostacji zamontowanej w syrenie oraz z radiostacji będącej na starcie szybowcowym. Samolot prawie natychmiast po starcie nawiązał kontakt z modelem, który dość szybko wznosił się zmierzając ku podstawie ładnie wyglądającego cumulusa. Podstawę chmury osiągnął po około 16 minutach lotu. Na wysokościomierzu samolotu odczytano wysokość 1600 m. Dalszą część lotu model odbywał już na mniejszej wysokości (noszenia pod chmurą kończyły się przy podstawie). Po około 1 h lotu model znalazł się nad strefą do której nie mógł wlecieć samolot. Samolot zawrócił więc na lotnisko, a pogoń kontynuowali sędzio-

wie syreną i motorowerem. Model w tym czasie latał nisko, na wysokościach 100—200 m. Po około 1,5 h lotu model ponownie wszedł w obszar silniejszego noszenia i wkrótce po tym znikł z pola widzenia. Tak więc drugi rekord — długotrwałości lotu — nie został pobity. Po komisijnym utrwaleniu i odczytaniu barogramki okazało się, że model osiągnął 1550 m wysokości — ustanawiając nowy rekord Polski, A oto kilka refleksji i wniosków:

- powodzenie próby zależy m.in. od skrupulatnych przygotowań organizacyjnych (możliwość lotu samolotu w danym kierunku itp.)
- samolot Zlin z dodatkowymi zbiornikami dobrze spełnia swą rolę w trakcie próby choć lepszy byłby np. śmigłowiec
- szczególną uwagę należy zwrócić na zapewnienie dobrej łączności radiowej między samolotem a lądowym środkiem komunikacji
- wskazane jest aby właściwą próbę bicia rekordów poprzedzić kilkoma lotami treningowymi niezbędnymi szczególnie dla obserwatora
- próby bicia rekordów dostarczają mnóstwo ciekawych przeżyć zupełnie innych aniżeli np. starty w zawodach.

St. KUBIT

AKTUALNOŚCI MODELARSTWA LOTNICZEGO I KOSMICZNEGO

30 maja br. w Katowicach zostały rozegrane zawody o Puchar Seniorów Lotnictwa w klasie makiet zdalnie sterowanych F4C. Zawody były eliminacjami do mistrzostw Polski. 1. J. Pudółko (Aer. Krakowski) — Ryan Super 200—3430, 2. W. Mol (Aer. Częstochowski) — Zlin 526—2435, 3. J. Soroczyński (Aer. Tatrzański) — Mustang P51b — 2253, 4. M. Walszczyk (Aer. Częstochowski) — Volkplane — 2246, 5. R. Pietrzyk (Aer. Śląski) — Oscar — 2242.

W dniu 15—16 maja w Katowicach zostały rozegrane XXVI Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających na Uwięzi dla juniorów. Organizatorem zawodów był Pałac Młodzieży w Katowicach.

Wyniki zespołowe:

1. Pałac Młodzieży w Katowicach — 670 pkt, 2. Aeromodelklub w Warszawie — 420 pkt, 3. Klub SM w Dąbrowie Górniczej — 300 pkt (brało udział 15 ekip). Kl. F2A: 1. W. Kozłowski — 163, 6 km/h, 2. P. Surowiec — 160 km/h, 3. A. Miszczak — 153,84 km/h. Kl. F2B: 1. T. Tronina — 2153 pkt, 2. J. Janus — 2049 pkt., 3. A. Różański — 1603 pkt. Kl. F2C: 1. P. Surowiec — M. Szatecki — 846", 2. R. Flich — J. Woszkowski — 10'00", 3. J. Michalik — J. Mroziński — 6'10" (półfinał). Kl. F4B: W. Czuba — 135 pkt., 2. R. Dudek — 1159 pkt., 3. K. Majer — 935 pkt. Kl. F4S: 1. R. Flich — 1322 pkt., 2. T. Nowak — 1136 pkt., 3. T. Rachwał — 1123 pkt. Startowało 54 zawodników z 69 modelami.

W dniu 27 czerwca br. podczas rozgrywania półfinałów mistrzostw Polski mo-

deli kosmicznych w Nowym Sączu, Mirosław Dryll z Katowic ustanowił trzy nowe rekordy Polski. W kl. S5D uzyskał 321 m, a S2A — 315 m. W kl. S3D uzyskał czas 229 s.

W Środzie Wielkopolskiej zostały rozegrane w dniu 27 czerwca br. półfinały mistrzostw polski modeli swobodnie latających dla strefy północnej. Kl. F1A, 1. M. Chojnacki — 900, 2. A. Sulisz — 817, 3. A. Frackowiak — 736. Kl. F1B, 1. A. Szynaka — 849, 2. Z. Tukiendorf — 848, 3. K. Różycki — 802. Kl. F1C, 1. R. Czerwiński — 900, 2. M. Roman — 802, 3. M. Małecki — 802.

We Wrocławiu 20 czerwca br. zostały rozegrane półfinały mistrzostw Polski modeli swobodnie latających dla strefy południowej. Kl. F1A, 1. J. Jagielski — 600, 2. S. Jurczeniak — 600, 3. P. Zajdel — 593. Kl. B., 1. L. Iwaniszewski — 595, 2. P. Kaczorek — 574, 3. K. Stachuk — 574. Kl. F1C, 1. G. Grabarkiewicz — 353, 2. T. Piątek — 351, 3. J. Włodarczyk — 335. Ze względu na duży wiatr czas lotu maksymalnego skrócono do 120 s, a w kl. F1C rozegrano tylko trzy kolejki lotów.

W Bydgoszczy rozegrano 5 czerwca br. półfinał mistrzostw Polski w klasie modeli akrobacyjnych F2B. Juniorzy — 1. A. Sliwa — 2176, 2. R. Czyż — 1932, 3. P. Swiderski — 1272, Seniorzy — 1. —

J. Gutowski — 245 2, 2. Z. Siwik — 243,5 3. M. Dominiak — 2161.

W Białymstoku 13 czerwca br. zostały rozegrane półfinały mistrzostw Polski modeli szybowców zdalnie sterowanych F3B dla okręgów nr 1 i 2. 1. M. Czapla — 5292, 2. R. Dyrzbański — 4948, 3. C. Zdrójkowski — 4739, 4. J. Lapiński — 4709, 5. A. Maculewicz — 4423, 6. A. Ramza — 4206, 7. A. Sławiński — 4139, 8. A. Milczarek — 3895, 9. J. Abczyński — 3699, 10. I. Segala — 3664. Sklasyfikowanych zostało 21 zawodników na 38 zgłoszonych.

13 lipca br. w Muszynie odbyło się zebranie ogólne sprawozdawczo-wyborcze znanego w kraju klubu modelarskiego „Zefirek”. Podczas zebrania wybrany został nowy zarząd klubu oraz komisja rewizyjna. Prezesem klubu został Piotr Kruk, wiceprezesem płk Mieczysław Chwastek, sekretarzem Juliusz Jarończyk, skarbnikiem mgr Stanisław Zygałdo, a członkami dr inż. Witold Wiśniowski i Franciszek Kowal. Nowemu zarządowi życzymy owocnej pracy i nowych sukcesów.

W Krakowie na lotnisku Balice 11 lipca br. rozegrane zostały zawody eliminacyjne w klasie modeli zdalnie sterowanych F3A. 1. W. Chyla (Aer. B. Bialski) — 1186, 2. J. Miarka (Aer. B. Bialski) — 922, 3. F. Glasowicz (Aer. Krakowski) — 379, 4. Z. Firlit (Aer. Krakowski) — 192, 5. A. Sobotta (Aer. Krakowski) — 135.

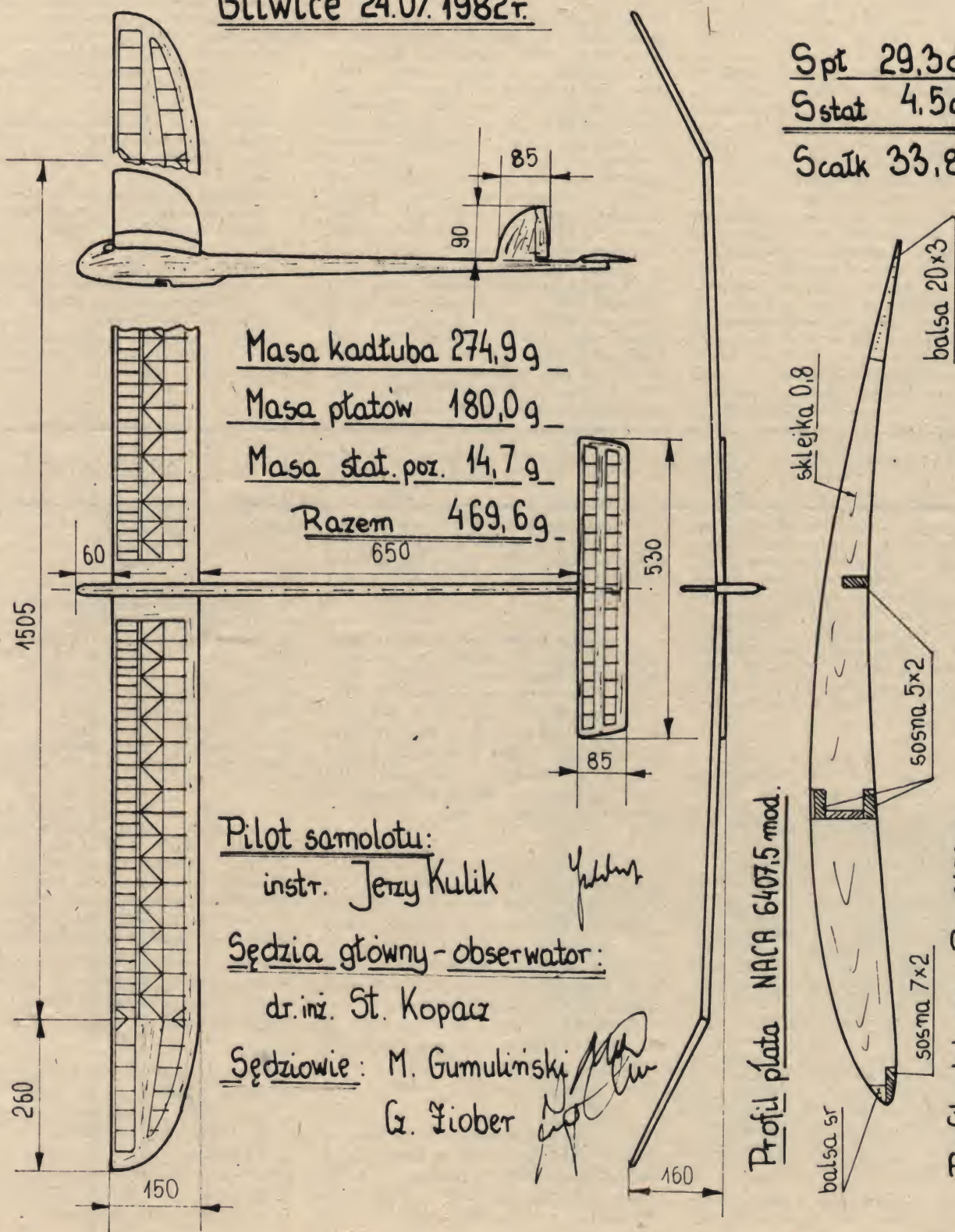
Model szybowca klasy F1A „SK-51”

konstr. St. Kubit

Rekord Polski wysokości lotu - 1550m

Gliwice 24.07.1982r.

$S_{pt} \ 29,3 dm^2$
 $S_{stat} \ 4,5 dm^2$
 $S_{całk} \ 33,8 dm^2$



Masa kadłuba 274,9 g

Masa płatów 180,0 g

Masa stat. poz. 14,7 g

Razem 469,6 g

Pilot samolotu:

instr. Jerzy Kulik

Sędzia główny - obserwator:

dr. inż. St. Kopacz

Sędziowie: M. Gumuliński

G. Ziobor

Profil płata NACA 6407,5 mod.

Profil stat. poz. B-8452-b

MISTRZOSTWA PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH — 1982

W dniach 2—7 czerwca br. w miejscowości Debrecen (Węgry) odbyły się Mistrzostwa Państw Socjalistycznych Modeli Latających na Uwięzi. W trzech klasach F2A, F2B i F2C startowali najlepsi modelarze z Czechosłowacji, Związku Radzieckiego, Bulgarii, NRD, KRLD, Węgier oraz Polski. Węgrzy jako gospodarze imprezy wystawili po dwie pełne ekipy w każdej klasie modeli. Polskę reprezentowali: Andrzej Rachwał, Tomasz Chojnacki i Tadeusz Rusek w klasie F2A; Paweł Dziuba, Jerzy Ostrowski i Piotr Zawada w klasie F2B oraz trzy zespoły w klasie F2C: Andrzej Ziemiński z Aleksandrem Galkowskim, Jan Józwiak z Jarosławem Sobczykem i Mariusz Brożek z Leszkiem Jastrzębskim. Funkcję kierownika pełnił Edmund Osiński, trenera — Paweł Włodarczyk, a sędzię — Władysław Niestoj. Skład naszej ekipy ustalony został w oparciu o wyniki uzyskane na zgrupowaniu w Częstochowie, które odbyło się w dniach 21—23 maja br. Pod uwagę brane były również dotychczasowe rezultaty uzyskane przez poszczególnych modelarzy.

Do Debrecena dojeżdżaliśmy wieczorem 2 czerwca po długiej, męczącej podróży. Dzień następny przeznaczony był na trening, a już 4 czerwca rozpoczęły się loty konkursowe. Dla większości ekip mistrzostwa te były walką o paszporty do Szwecji na Mistrzostwa Świata 1982. Dotyczyło to również i naszych zawodników. Świadomość stawki, o którą toczy się walka spowodowała, że obok wielu modelarzy, którzy zaprezentowali najwyższe możliwości byli i tacy, którzy nie wytrzymali tego napięcia i prezentowali gorsze loty niż te, do których nas już przyzwyczaili. Przed wyjazdem do Debrecena założyliśmy, że mamy szansę zdobycia trzech medali: indywidualnie srebrny lub brązowy w klasie F2A i dwa drużynowo: srebrny w F2A oraz brązowy w F2B. Bez takiego dorobku medalowego nie możemy myśleć realnie o wyjeździe na Mistrzostwa Świata '82. Jednak wyniki jakie uzyskała polska ekipa przeszły nasze najśmielsze oczekiwania.

KLASA F2A: zdecydowanymi faworytami byli Węgrzy — mistrzowie Europy 1981 drużynowo i indywidualnie. Tymczasem jednak już po pierwszym dniu zawodów byli oni nieco zaniepokojeni, bo oto na czele stawki był Polak T. Rusek z bardzo dobrym wynikiem 270, 27 km/h, a dopiero na drugim ich as atutowy, mistrz Europy, Szegedi Sandor — 265,68 km/h. T. Chojnacki zajmował na razie 4 miejsce. Nasz specjalista w tej klasie A. Rachwał jest dopiero 7, lecz zachowuje całkowity spokój. On wie, że Polacy nie zademonstrowali jeszcze wszystkich swoich możliwości i nie myli się. To, co pokazali w następnych dwóch dniach nasi reprezentanci zupełnie zaskoczyło wszystkich konkurentów. W drugim dniu zawodów A. Rachwał uzyskuje jeszcze lepszy rezultat: 270,67 km/h i wysuwa się na pierwsze miejsce. Dwóch Polaków na czele. Tego nikt się nie spodziewał. S. Szegedi przygotowuje na ostatni dzień zawodów swój mistrzowski model — tym modelem uzyskał już prędkość ponad 272 km/h. Rzeczywiście, ta prędkość została tu przekroczona, lecz nie przez niego. T. Chojnacki mocnym akordem zakończył wspaniałe starty polskich prędkościowców rezultatem 272,72 km/h!!! To był szok dla miłych gospodarzy. Wszystkie medale indywidualne w tej konkurencji dla Polaków i złoto drużynowo również dla Polski! Węgrzy musieli zadowolić się tylko srebrnym medalem dla swojej drużyny. Brawa dla A. Rachwala, który od wielu lat jest liderem i nauczycielem tej grupy modelarzy, za wspaniałe przygotowanie naszej drużyny w tej klasie. Sukces ten jest w dużej części jego osobistym sukcesem, nagrodą za jego wieloletnią pracę i żmudne badania.

KLASA F2B: Przed wyjazdem do Debrecena zakładaliśmy, że zawodnicy radzieccy w tej klasie nie wystartują — nie przyjechali do Polski na Mistrzostwa Świata 1980, nie pokazali się również w Hradec Kralowe na poprzednich Mistrzostwach Państw Socjalistycznych, a w ubiegłym roku w Sofii ich mistrz

na jakie go stać. Wiadomo, że Polacy w tej klasie nie odgrywali znaczącej roli na takich zawodach zajmując indywidualnie miejsce 10—15 i drużynowo 4—5. Przyjazd zawodników radzieckich zdeprymował nas, ale nie zalał. Wręcz przeciwnie, już od pierwszych lotów Polacy pokazali, że również w tej klasie nie zamierzają odgrywać drugoplanowej roli. Od początku wszyscy byliśmy w pierwszej dziesiątce, a P. Zawada po pierwszej kolejce lotów eliminacyjnych zajmował 3 miejsce. Po dwóch dniach eliminacji sytuacja już się nieco wyjaśniła. Do finału awansowali wszyscy Polacy na dobrych pozycjach: P. Zawada — 4, J. Ostrowski — 8 i P. Dziuba — 10. Również drużynowo zajmowaliśmy bardzo dobre 2 miejsce. Dobre loty zawodników radzieckich i polskich zdeprymowały mocno Czechosłowaków. Przecież na poprzednich mistrzostwach wygrali zdecydowanie zabierając wszystkie medale. Przyjechali do Debrecena w prawie najsilniejszym składzie. O pechu może mówić P. Dziuba, którego model wyładował 3 (słownie trzy) sekundy po czasie. Stracił około 100 punktów. Ostatni dzień zawodów — finał: dwie kolejki lotów. Temperatura w cieniu dochodzi do 40°C. J. Ostrowski nie może uruchomić silnika na starcie — bierze drugi czas. Również P. Zawada ma kłopoty z dobrą regulacją silnika w swoim modelu. Po pierwszej kolejce lotów finałowych P. Zawada znów odzyskuje 3 miejsce, a P. Dziuba po bardzo ładnym locie awansuje aż na 5 miejsce (z 10). W tym okropnym upale zawodnicy latają z reguły nieco słabiej niż w eliminacjach. Ostatnia kolejka lotów finałowych już nie wpływa na zasadnicze zmiany w klasyfikacji. A więc sukces, na który nie liczyliśmy. Pierwszy medal indywidualny w klasie F2B w historii mistrzostw państw socjalistycznych i srebrny drużynowo!

KLASA F2C: Wyścig nie jest naszą koronną konkurencją, więc nie liczyliśmy przed wyjazdem na żadne sukcesy w tej klasie. Niestety, przewidywania sprawdziły się. Polacy odgrywali jedynie rolę tła imprezy — żaden zespół nie przeszedł pomyślnie eliminacji, a drużynowo zajęliśmy 5 miejsce. Za naszymi wyścigowcami uplasowała się tylko drużyna Węgier B. Trzeba otwarcie powiedzieć, że zespoły, które osiągały czasy powyżej 4 minut nie mają czego szukać na zawodach tej rangi, a o sukcesach będą mogli myśleć, gdy regularnie będą latać poniżej 3'45". W modelarstwie również obowiązuje zasada „nic za darmo”. Bez nowych silników światowej klasy nasi wyścigowcy nie osiągną odpowiednich rezultatów. Silniki takie są drogie, droższe niż stosowane do akrobacji i mniej od nich żywotne. Jeżeli jednak ta kategoria modelarstwa ma się rozwijać, to zawodnicy muszą otrzymać nowe silniki. Przecież mistrzostwa państw socjalistycznych i świata rozgrywane są co dwa lata. Jeżeli polskie zespoły mają odegrać poważniejszą rolę w tych imprezach, zawodnicy powinni otrzymać nowe silniki jeszcze w tym roku. W przyszłym roku będzie za późno! Nowe silniki są tu warunkiem koniecznym, choćby tylko ich minimalna niezbędna ilość dla kilku najlepszych polskich zespołów. Zdobycie czy wykonanie pozostałego niezbędnego sprzętu można już porzucić samym zawodnikom. Przecież nie jest tajemnicą, że członkowie modelarskie w naszym kraju kupują (również za dewizy) różne akcesoria modelarskie, takie, które modelarze krajów ościennych otrzymują ze swoich klubów. Tyle refleksji.

Po rozegraniu finałów odbyło się uroczyste zakończenie zawodów: wręczenie medali, dyplomów i pucharów, kwiaty i momenty milego wzruszenia, gdy polska flaga powędrowała do góry. Potem bankiet i długie dyskusje. Choć i w różnych językach to ludzie ogarnięci taką pasją, jaką jest modelarstwo potrafią się porozumieć, wystarczy kartka papieru, jakiś szkiełko i kilka słów. Następnego dnia powrót do kraju — zmęczeni ale zadowoleni wieziemy przecież sześć medali! O takim sukcesie nikt nawet nie marzył.

PIOTR ZAWADA



Model akrobacyjny zawodnika z Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej.



Wicemistrzowie państw socjalistycznych w klasie modeli akrobacyjnych. Od lewej: J. Ostrowski (10 m) P. Włodarczyk (trener), P. Zawada (3 m), P. Dziuba (5 m).

Fot. P. Włodarczyk



SAMOLOT POKŁADOWY FAIREY „SWORDFISH”

Spośród samolotów zbudowanych w okresie międzywojennym niewiele przetrwało i zdało egzamin użyteczności w warunkach II wojny światowej. Wśród tych nielicznych znajduje się rzadki Po-2, niemiecki Fieseler „Storch” oraz samolot, o którym tu będzie mowa.

Gdy dnia 17 kwietnia 1934 r. z fabrycznego lotniska brytyjskich zakładów lotniczych Fairey w Stockton wystartował do swego pierwszego lotu niezbyt zgrabny dwupłatowiec, nikt nie przypuszczał, że będzie on przez następne 11 lat (a to bardzo długo jak na samolot bojowy) jednym z najpopularniejszych samolotów RAF. Został on zaprojektowany jako samolot rozpoznawczo-bombowo-torpedowy dla lotniskowców Royal Navy. Otrzymał także groźną nazwę SWORDFISH czyli ryba-miecz. Na lotniskowcach okazał się bardzo użyteczny. Posiadał bardzo małą prędkość lądowania, krótki dobieg, składane płaty i spory udźwieg. Mógł nieść na zaczepach pod kadłubem jedną bombę 227 kg i dwie po 113 kg pod skrzydłami, torpedę 730 kg lub minę 680 kg, a także zapasowe zbiorniki paliwa. Był bardzo stabilny w locie, sterowany i znakomicie trzymał się w powietrzu, choć prędkość przelotową miał niewielką. Wszystkie te cechy sprawiły, że polubili go piloci i załogi okrętów. Z powodu niezbyt zgrabnej sylwetki i mnóstwa wystających części: zestrzałów, wsporników, linek — otrzymał nieoficjalną nazwę „obwiązane sznurkiem tobołka”. Samolot stosowano także po zastąpieniu kół pływakami jako samolot pokładowy dla krążowników i pancerników Royal Navy. Mógł być wyrzuty z katapulty, po wykonaniu zadania wodował obok swego okrętu i dźwigiem podnoszono go na pokład. W chwili wybuchu II wojny światowej wszystkie lotniskowce brytyjskie posiadały na swych pokładach jako główną siłę uderzeniową właśnie samoloty SWORDFISH. Były one używane przez całą wojnę (oczywiście obok innych, nowszych typów) i choć już pod jej koniec były bardzo przestarzałe — dobrze wypełniały swe zadania bojowe. Do najgłośniejszych akcji bojowych, w jakich brały udział należy nocny atak na włoską bazę morską w Tarencie (11 listopada, 1939 r.), gdzie 20 SWORDFISHÓW z 815 i 819 eskadry lotniskowca „Illustrious” zdołało zatopić jeden i ciężko uszkodzić dwa włoskie pancerniki, oraz kilka innych jednostek, a także dokonały znacznych zniszczeń w całej bazie. Stracono wtedy tylko 2 maszyny. Samoloty te brały również udział w próbie powstrzymania w lutym 1942 roku niemieckich pancerników „Gneisenau”, „Prinz Eugen” i „Scharnhorst”, które przedzierały się z portów francuskich na Morze Północne przez brytyjską blokadę. Wtedy to 825 eskadra (pod dowództwem komandora E. Esmonde z lotniskowca

„Ark Royal”), dokonując szaleńczych ataków straciła większość swych załóg i maszyn i nie osiągnęła sukcesu.

OPIS TECHNICZNY

Jednosilnikowy, dwupłatowy trzymiejscowy samolot bombowo-torpedowo-rozpoznawczy. Załoga trzyosobowa: pilot, obserwator i strzelec (pełny skład załogi tylko przy długich lotach rozpoznawczych bez obciążenia): w lotach (bojowych) startowało tylko dwóch członków załogi — pilot i strzelec. Konstrukcja stalowa, pokrycie płócienne. Blachy osłony silnika duralowe. Podwozie stałe, zamienne na pływaki. Jako napęd silnik gwiazdowy Bristol Pegasus III M o mocy 507 kW chłodzony powietrzem lub Pegasus XXX o mocy 551 kW, napędzający trójpłatowe śmigło metalowe.

Uzbrojenie: jeden nieruchomy km. typu Vickers obsługiwany przez pilota, oraz jeden km. typu eLvis lub Vickers K ruchomy dla strzelca. Samolot mógł zabierać jedną torpedę lub jedną minę albo bomby o łącznej masie 800 kg i zapasowe zbiorniki paliwa. Posiadał wyposażenie do lotów nocnych. Samolot SWORDFISH Mk. II był wyposażony

w pociski rakietowe na specjalnych wyrzutniach pod skrzydłami.

Dane techniczne i osiągi:

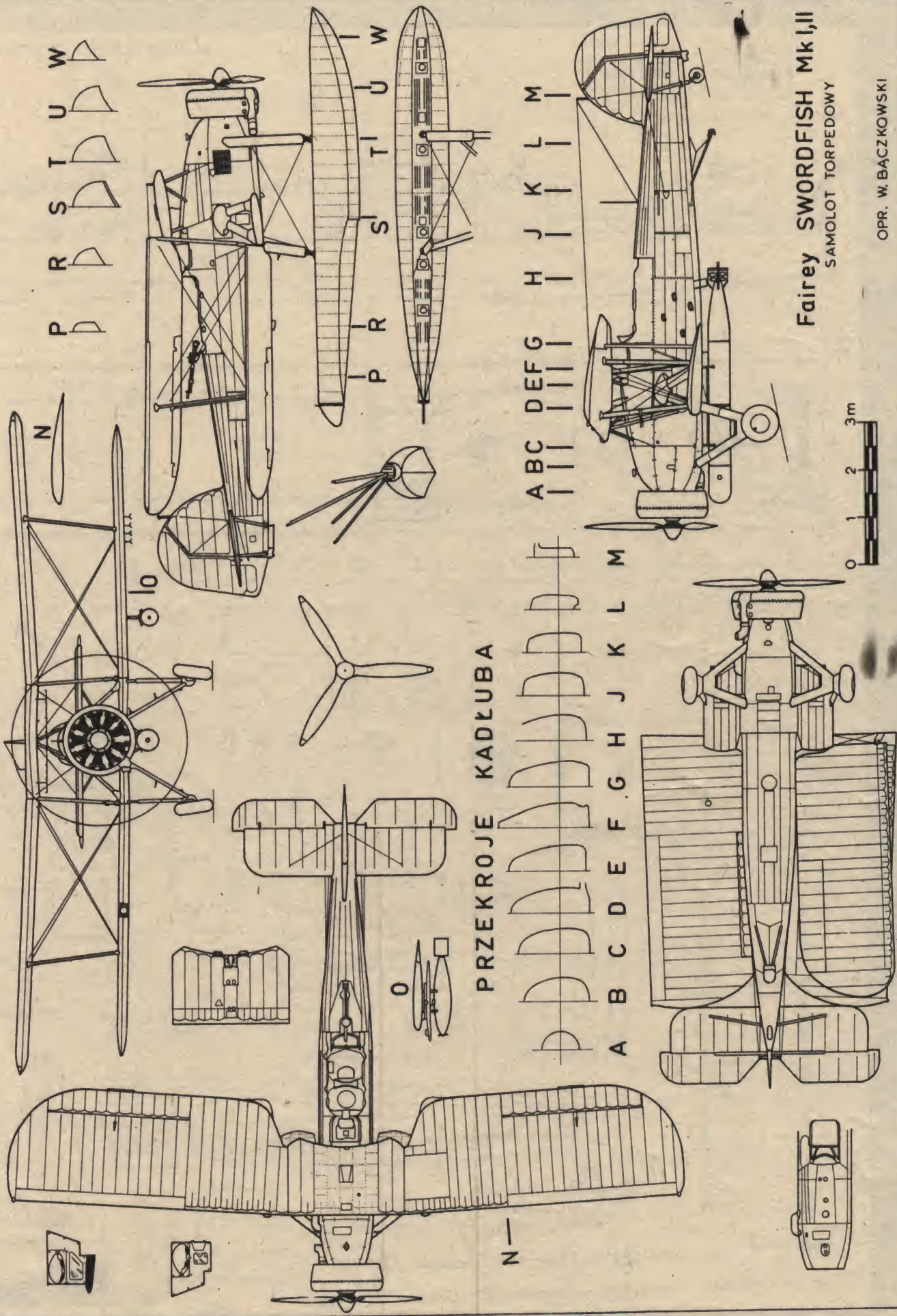
rozpiętość — 13,87 m
długość — 11,25 m
wysokość — 3,91 m
powierzchnia nośna — 56,40 m²
masa własna — 2360 kg
masa w locie — 4142 kg
prędkość maksymalna — 225 km/h
prędkość lądowania — 108 km/h
wznoszenie — 2,54 m/sek
pułap — 5600 m
zasieg normalny z pełnym obciążeniem — 800 km
zasieg maksymalny z dodatkowymi zbiornikami bez bomb — 1660 km

MALOWANIE

Samoloty pokładowe z lotniskowców malowane były przeważnie na kolor srebrny lub jasnoszary morski od spodu i ciemnoszary od góry. Na kadłubach i płatach były barwne elementy w postaci pasów kolorowych, liter cyfr oznaczających przynależność maszyny do danego okrętu macierzystego.

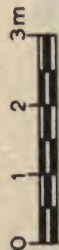
OPRAC. W. BĄCZKOWSKI





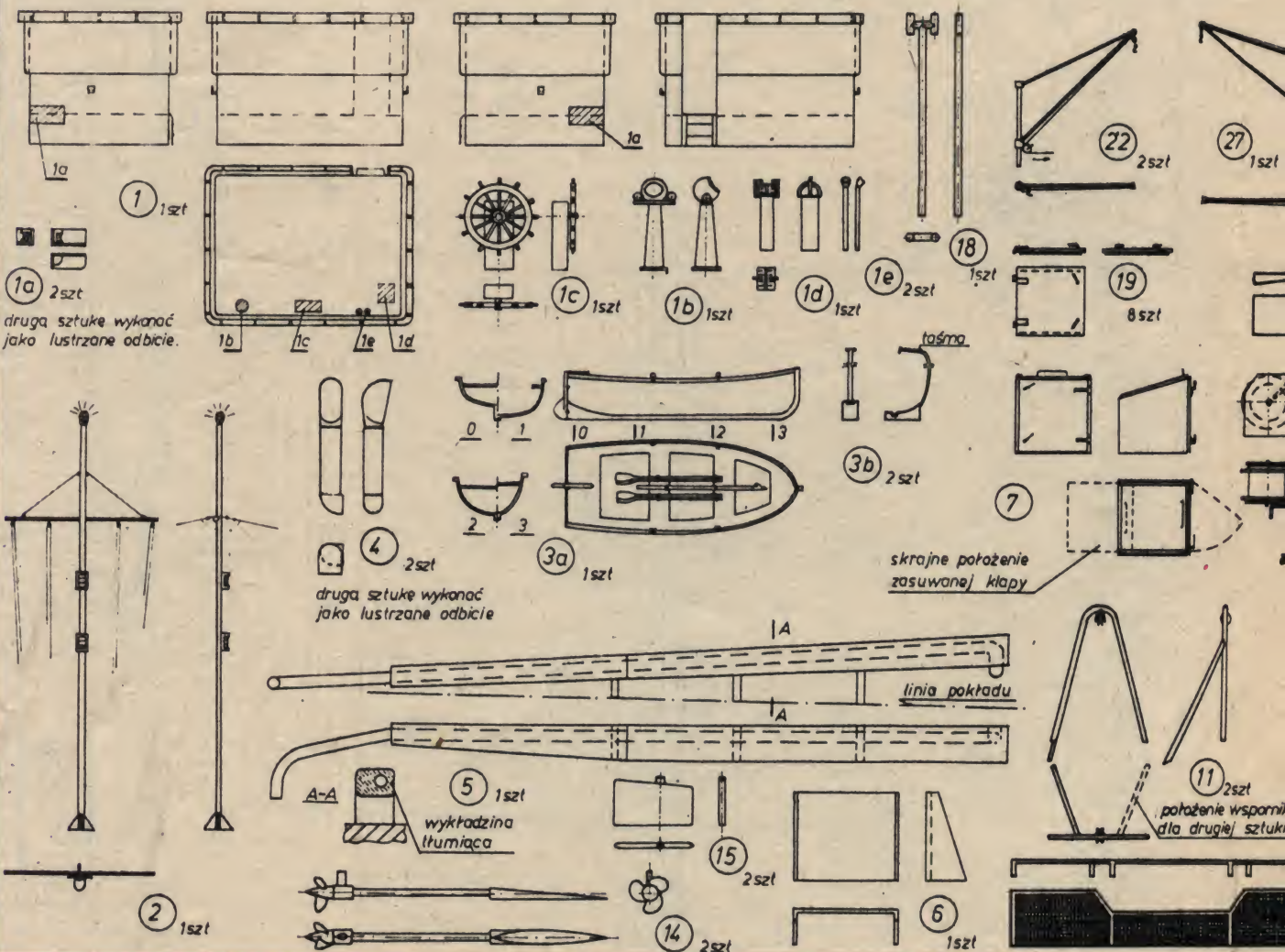
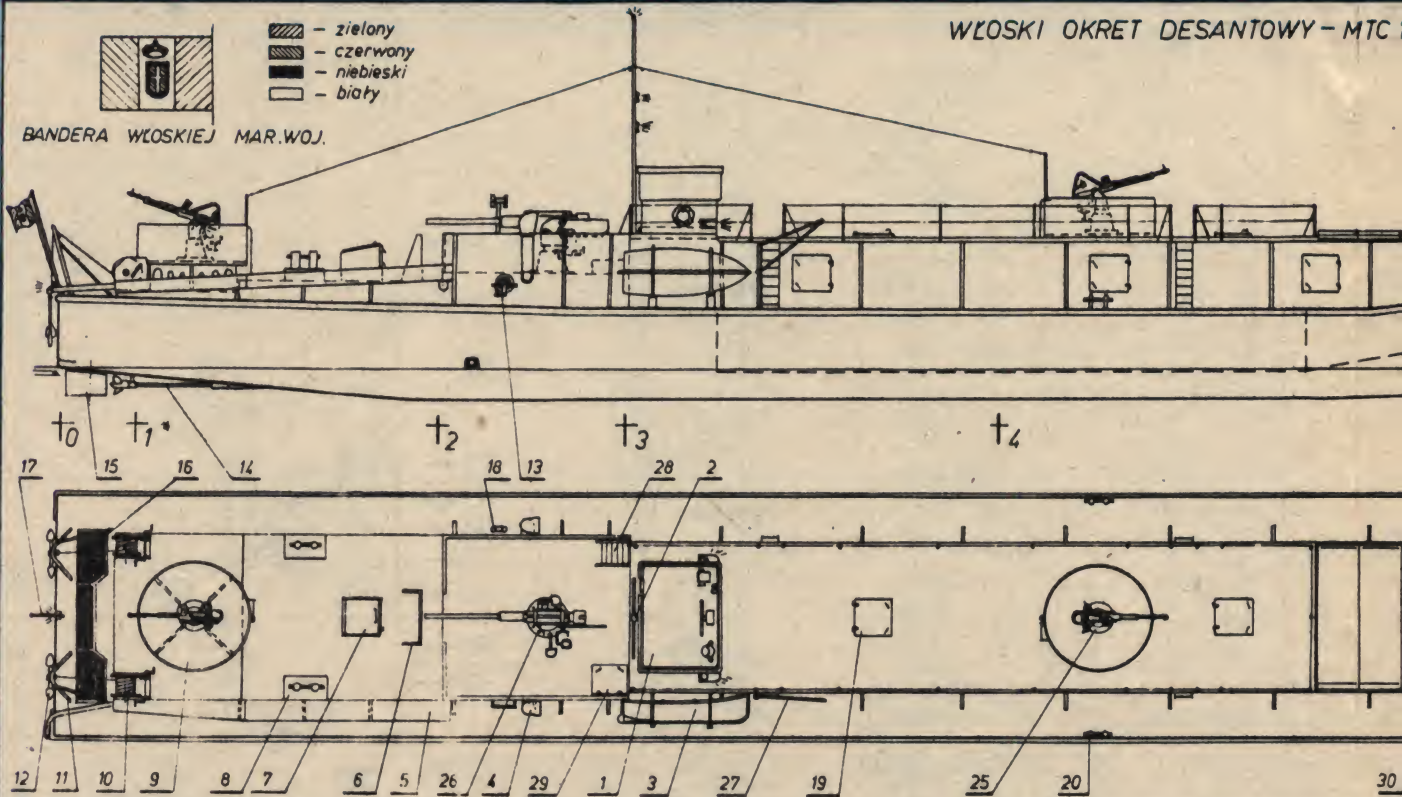
Fairey SWORDFISH Mk I, II
SAMOLOT TORPEDOWY

OPR. W. BĄCZKOWSKI





BANDERA WŁOSKIEJ MAR.WOJ.

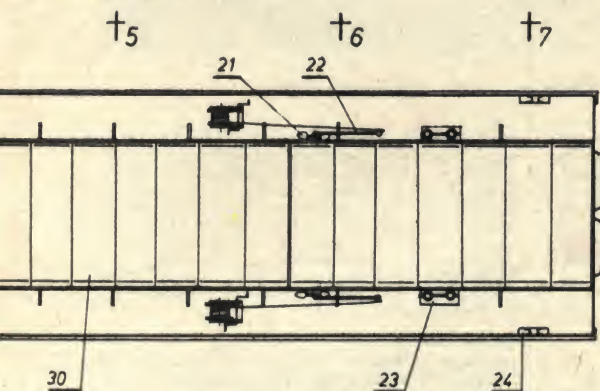
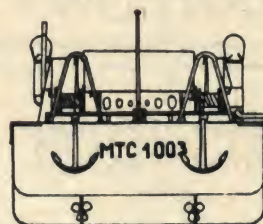
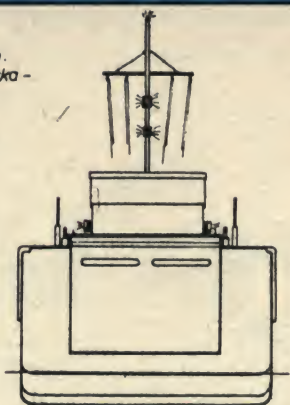
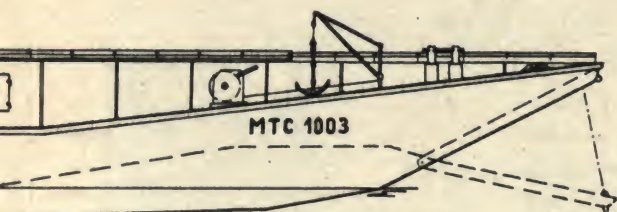


MTC 1003

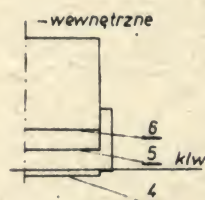
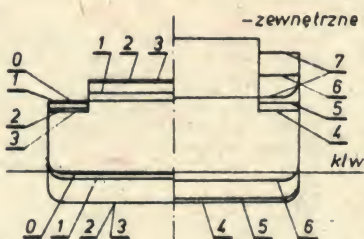
długość całkowita: 49,76 m
 szerokość: 6,60 m
 zanurzenie: 0,80 m
 wyporność: 185 ton
 szybkość: 8 węzłów

uzbrojenie:
 1 działo - 100 mm.
 2 pojedyncze działka -
 plot. 20mm L70.
 2 czołgi.
 80 ludzi desantu.

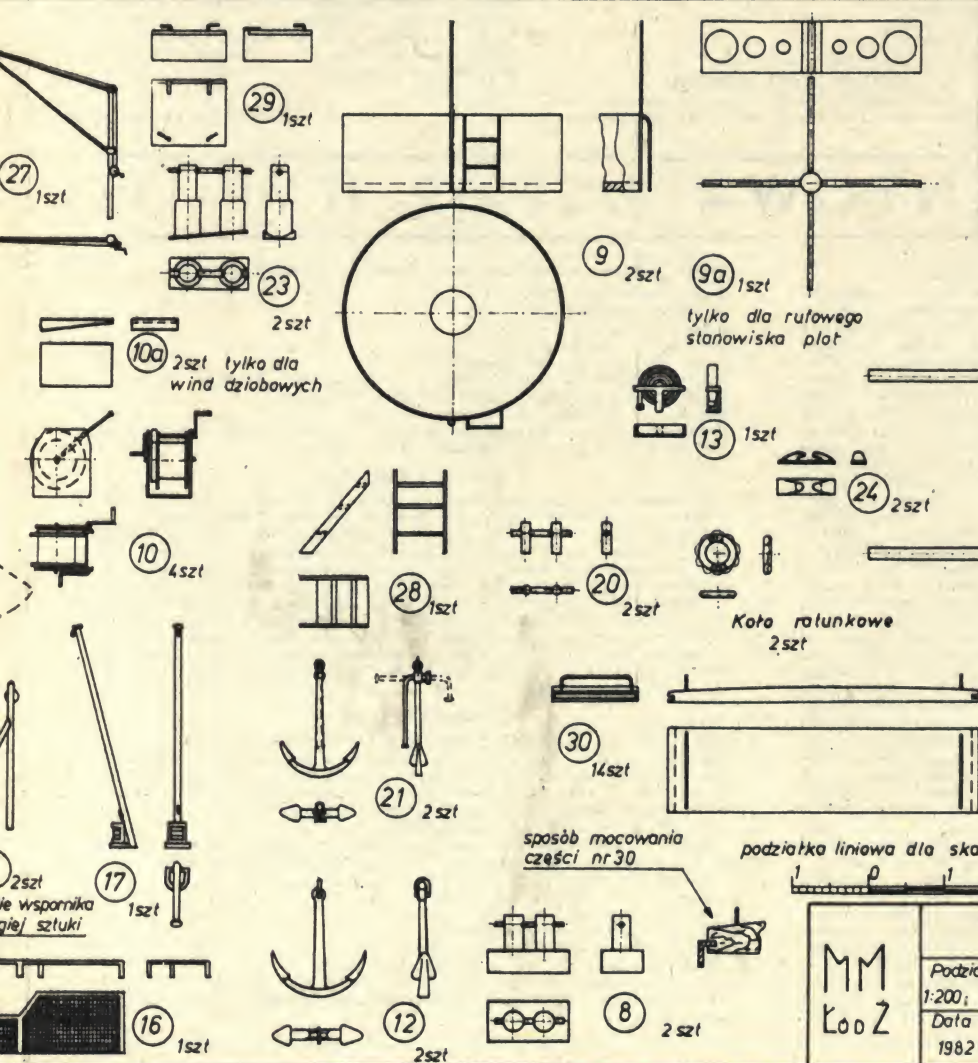
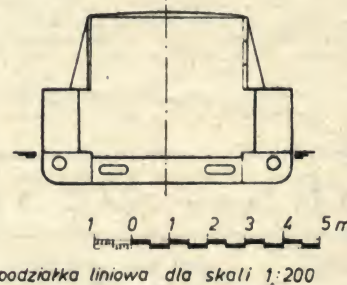
UWAGA:
 w widokach od dziubu i rufy
 pominięto elementy uzbrojenia
 i reting



PRZĘKROJE KADŁUBA



przekrój przez wręgę nr 4



WŁOSKI OKRĘT DESANTOWY MTC - 1003			
MM LooZ	Podziałka 1:200; 1:100	Opracował i kreślił:	Nr arkusza:
	Data 1982 r.	Mirosław MIARKA	1
			Ilość ark: 1

WŁOSKI

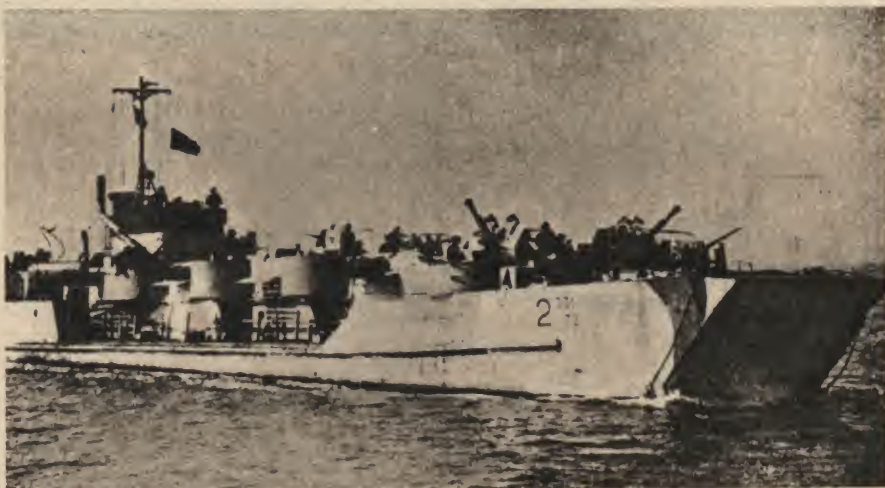
OKRĘT DESANTOWY

MTC-1003

W II wojnie światowej, każda ze stron walczących uwzględniała w swych działaniach bojowych desant morski. W przypadku szybkich, zaskakujących desantów używano klasycznych okrętów wojennych przede wszystkim ścigaczy, kutrów torpedowych, niszczycieli lecz w toku dalszych działań, kiedy zachodziła potrzeba przewiezienia oprócz pewnej liczby żołnierzy desantu, również sprzętu bojowego (czołgów, dział, amunicji, pojazdów transportowych itp.), używano okrętów desantowych specjalnie w tym celu budowanych.

Włoska Marynarka Wojenna w swych założeniach operacji morskich planowała desant na wyspę Malta, która była bazą Royal Navy Fleet (Angielska Marynarka Wojenna). W tym celu zaprojektowano i zbudowano kilka typów okrętów desantowych. Jednym z nich była jednostka typu MZ-774 (motoscafo) zbudowana w roku 1942 (13 szt.) o dość silnym uzbrojeniu artyleryjskim składającym się z jednego działka 100 mm i dwóch działek przeciwlotniczych kalibru 20 mm o długości lufy 170 kalibrów produkowanych na licencji Oerlikona lub 2 działek przeciwlotniczych kalibru 37 mm (L65 firmy Breda). Budowa całej serii jednostek typu MZ-774 została zakończona w roku 1943 i wówczas nadano im numery burtowe z symboliką MTC (Moto Transporti Costieri). I tak prototyp otrzymał numer MTC-1001, a następne okręty numery 1003-1010 i 1101-1103.

Pomimo posiadania licznej floty desantowej, Włosi nigdy nie użyli jej w klasycznym desancie,



Okręt desantowy typu LCF-32 (adjective odnosi się do rysunku obok)

lecz tylko do ewakuacji swych wojsk z Afryki Północnej oraz z małych wysepek na Adriatyku. Po wkroczeniu wojsk niemieckich, część tych okrętów została zarekwirowana przez Kriegsmarine. Do zakończenia wojny omawiany typ MTC pozostał prawie w całości. Po zakończeniu wojny flota włoska uległa podziałowi i kilka jednostek tego typu przypadło po podziale Związki Radzieckiemu.

Dane taktyczno-techniczne	
długość całkowita	— 49,76 m
szerokość	— 6,60 m
zanurzenie	— 0,86 m
wyporność	— 185 ton
szybkość maksym.	— 14,81 km/h (8 węzłów)
załoga	— 15 ludzi
uzbrojenie:	
1 × 100 mm	
2 × 20/L70	
2 czołgi i 80 żołnierzy desantu	

OPIS BUDOWY MODELU

Budowę modelu barki desantowej polecam każdemu modelarzowi zajmującemu się szkutnictwem,

gdyż nawet modelarz początkujący o niewielkim jeszcze doświadczeniu może wykonać ładny model. Kadłub modelu jest prosty w swej budowie i można wykonać go w dwójki sposób, tj. z odchylaną kłapą desantową i ruchomymi pokrywami pomieszczenia desantowego wraz z czołgiem, lub tylko z zaznaczoną imitacją tych detali, co zalecam modelarzom mniej doświadczonym, gdyż będą mieli trudności z uszczelnieniem wnętrza modelu. Pozostałe detale nie powinny sprawić trudności przy ich wykonywaniu.

Malowanie okrętu:

cały model w kolorze bojowym tj. jasnoszarym z lekkim odcieniem niebieskości, poniżej linii wodnej na kolor wiśniowy, pokład i prawe światło pozycyjne — kolor zielony, kotwice, kluzy, pacholki i napisy burtowe — czarne, lewe światło pozycyjne — czerwone, pozostałe światła pozycyjne — białe. Bandera zgodnie z podanym schematem na arkuszu z planami, korona na banderze w kolorze złotym.

MIROSLAW MIARKA

BARKA DESANTOWA LCF-19 (TYP-IV)

RYS HISTORYCZNY

Okręt o specjalnym przeznaczeniu zwany barką desantową w zależności od wariantów uzbrojenia i swej konstrukcji posiada określone zadania do wykonywania podczas swej służby. Budowa swą barką desantową przystosowana jest nie tylko do wyładunku wojsk i sprzętu bojowego na brzoń przez nieprzyjaciela odcinek wybrzeża ale i do załadunku tychże wojsk i tegoż sprzętu bojowego nie tylko w dobrze wyposażonym porcie, lecz niejednokrotnie prosto z brzegu. Uniwersalność ich funkcji sprawiła, że pomimo swej nazwy — „barki desantowe” — używano ich także i w operacjach odwrotowych. Właśnie tego typu jednostek brak było w Royal Navy — Królewskiej Marynarce Wielkiej Brytanii podczas operacji odwrotowych pod Dunkierką jak i na Krecie, gdzie porzucając duże ilości sprzętu bojowego oddziały ewakuacyjne ładowały się na jednostki o małych rozmiarach i wyporności, które mogły podejść jak najbliżej brzegu i dopiero później oddziały przechodziły na głębszym morzu na jednostki większe. Najbardziej efektywnymi jednostkami w tej ciężkiej służbie okazały się małe zbiornikowce kabotażowe (przybrzeżne), które ze swym prostym i płaskim kadłubem oraz małym zanurzeniem mogły podchodzić na niewielkie odległości od plaży, na których utrzymywały swe pozycje broniące się oddziały. Fakt ten dał podstawy do zbudowania okrętów, mogących spełniać rolę barek desantowych, przy czym rozpisany konkurs na taką jednostkę uwzględnił kilka wariantów wielkości i przeznaczenia. Okresem prób dla barek desantowych nowej konstrukcji były desanty pod Dieppe i w Afryce Północnej. Pierwsza poważna akcja, w której zostały użyte nowe barki o symbolach LCI (Landing Craft Infantry — barka desantowa do przewożenia piechoty) i LCT (Landing Craft Tank — barka desantowa do przewożenia czołgów), był desant pod kryptonimem „Husky” w lipcu 1943 na Sycylię. Jednostki te okazały się bardzo przydatne. Jednocześnie rozpatrywano możliwości użycia tych okrętów do jeszcze innych celów związanych z desantem takich jak obrona przeciwlotnicza, ostrzał artyleryjski punktów ogniowych obrony przeciwnika czy do przygotowania artyleryjskiego i ostrzału rakietowego. I tak powstały na bazie bardzo udanego typu LCT-IV takie okręty jak: Landing Craft Gun — barka wsparcia ogniowego, LCR (Landing Craft Rocket — barka wsparcia ogniowego rakietami niekierowanymi) i LCF (Landing Craft Flak — inawazynna barka obrony przeciwlotniczej). Jednostka, której opisem się zajmujemy w pierwszej swej postaci nosiła nazwę „Okręt Obrony Wybrzeża” — (BPG — Beach Protection Craft) i jej zadaniem była obrona wybrzeża przed atakami małych jednostek nieprzyjaciela. Dopiero zmiana uzbrojenia na typowo przeciwlotnicze, zmieniła jej funkcję oraz nazwę na „barka obrony przeciwlotniczej”. Konstrukcja tego okrętu była tak pomyślana, że nawet zatopienie do 40% przedziałów pozwalało na utrzymanie się okrętu na wodzie i dzięki temu mimo pogardliwej nazwy „do jednorazowego użytku” (they were expendable), jaka była używana we flotach alianckich do wszystkich barek desantowych, okręty typu LCF-IV były bardzo szczelne i w ciągu całej swej działalności wojennej zostały zatopione tylko trzy jednostki o numerach burtowych: LCF — 31, 37, 38.

Dane taktyczno-techniczne barki desantowej LCF-19 (typ IV)

długość całkowita	— 57,2 m
długość między pionami	— 52,3 m
szerokość całkowita	— 11,8 m
zanurzenie	— 1,06—1,37 m
załoga	66 oficerów i marynarzy
Stocznia dla LCF — 19:	Alex Finlay (Mothetwell) W. Brytania
2 silniki Davey Paxman — diesel	— 678 kw (920 KM)
Szybkość	— 20,3 km/h (11 węzłów)
Uzbrojenie:	4 × 1; — 40 mm działka, 8 × I; — 20 mm działka typu Oerlikon
Numer burtowy jednostek:	od LCF 19 do LCF 46.

BUDOWA MODELU

Do budowy modelu zachęcam wszystkich modelarzy, nawet tych mało doświadczonych, gdyż najbardziej istotnym elementem jest kadłub, który jest bardzo prosty i nie wymaga dużego nakładu pracy. Mała ilość nadbudówek też nie wymaga dużej pracochłonności. Dopiero wyposażenie pokładu i duża ilość uzbrojenia dają efekty dobrego wykonania modelu, lecz te rzeczy pozostawiam indywidualnym inwencjom poszczególnych modelarzy. Do budowy kadłuba w wersji blokowej zalecam deseczki lipowe, przy metodzie warstwowej dającej maksymalne skrócenie czasu wykonywania kadłuba. Z tych samych deseczek można wykonać nadbudówkę i komin. Pozostałe detale potrzebują bardzo zróżnicowanego materiału: od drutu przez drewniane listewki i klocki aż do przespianu czy brystolu niezbędnego do nadburcia i osłon uzbrojenia.

MALOWANIE MODELU

W przypadku wykonania modelu blokowo-wystawowego wystarczy malować farbami nitro, natomiast do modelu pływającego muszą być użyte farby wodoodporne. Typowe malowanie barek desantowych jest pokazane na schemacie (ark. 1). Taka kolorystyka stanowiła kamuflaż ochronny, kilka jednostek w okresie wstępnym nie posiadało kamuflażu, który dopiero zastosowano w czasie walk inwazyjnych w Normandii.

Oprócz kolorów podstawowych (jasnoszary, ciemnoszary, czarny) użytych do malowania jednostek (kadłuba i nadbudówki) malowano na kolor:

zielony — prawe światło burtowe,
czerwony — lewe światło burtowe,
szary — pokład jednostki,
biały — światło topowe i rufowe,
mosiądz — głowice kompasu, śruby,
naturalny kolor drewna — greting i koło sterowe,
czarny — polery, kotwice, okap kominu i kluzy, końcówki luf 40 mm działek oraz oparcia lufy i kornory zamkowe wraz z magazynkami 20 mm działek Oerlikonów.

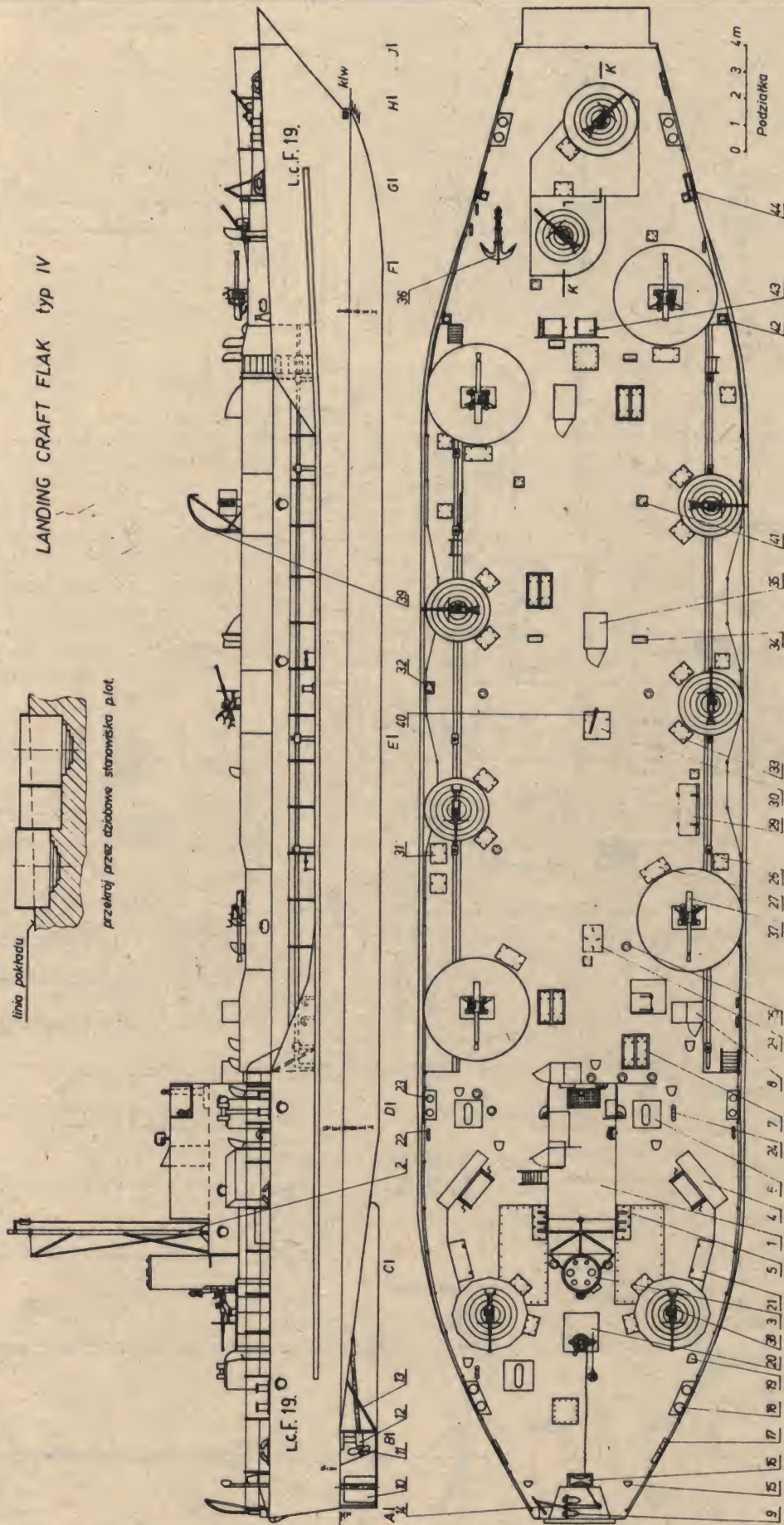
M.R.

LANDING CRAFT FLAK typ IV

K - K

linia pokładu

przekrój przez dziobowe stanowiska plot

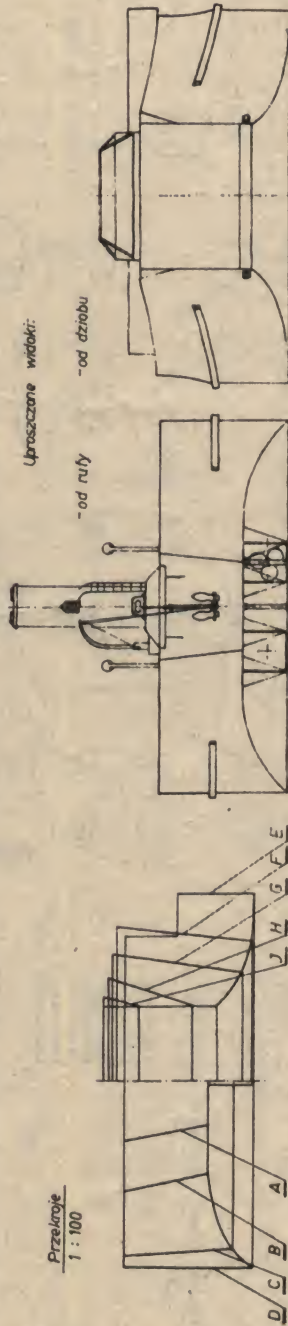


Przekroje
1 : 100

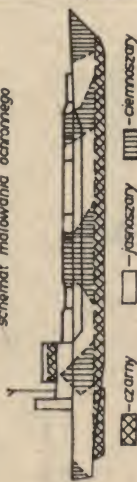
Uproszczone widoki:

-od rufy

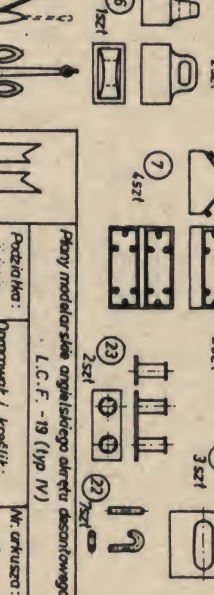
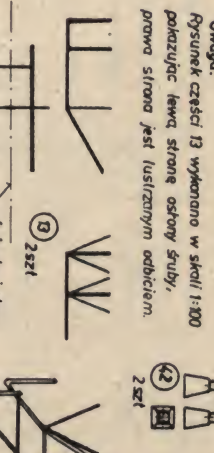
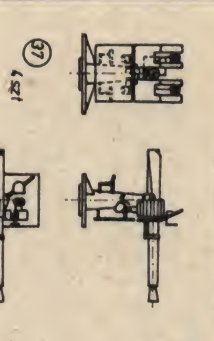
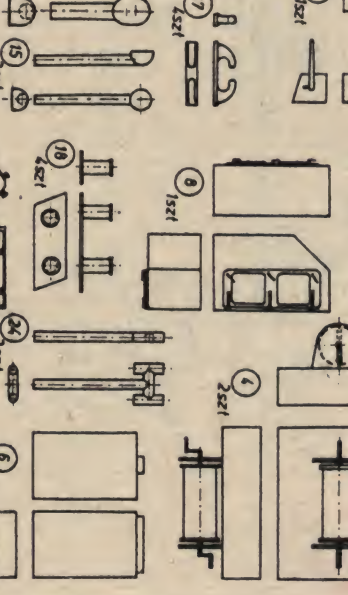
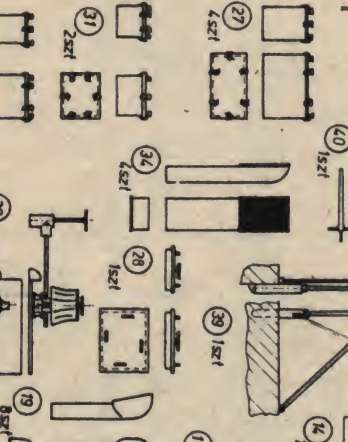
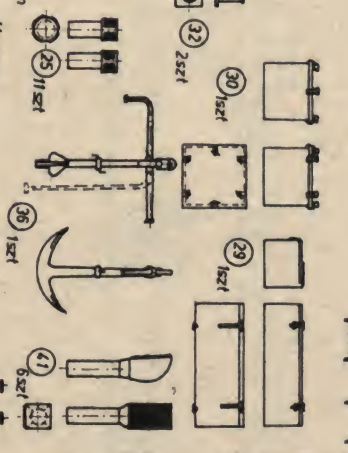
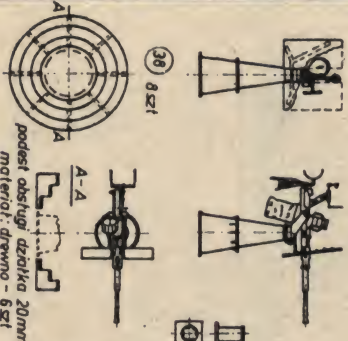
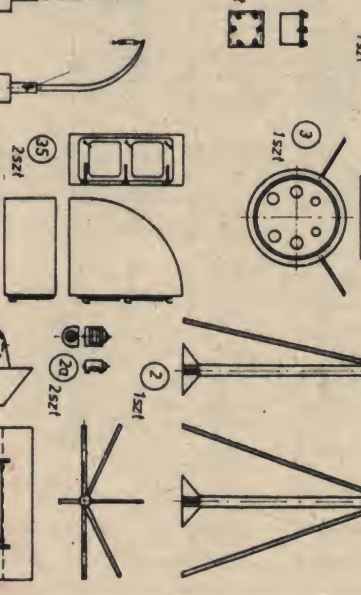
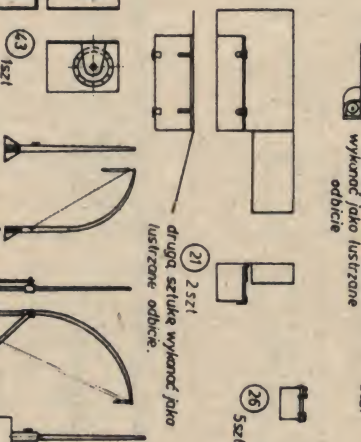
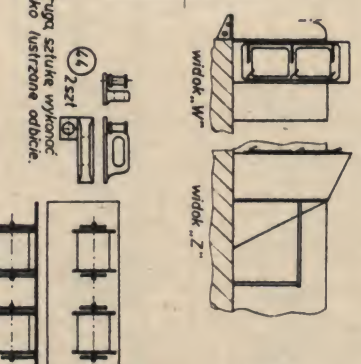
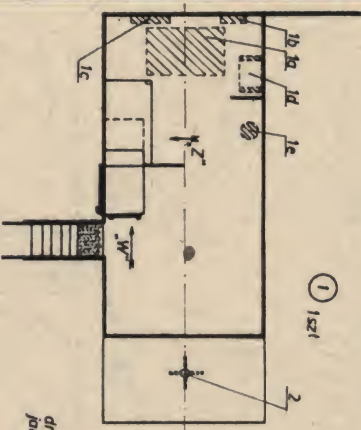
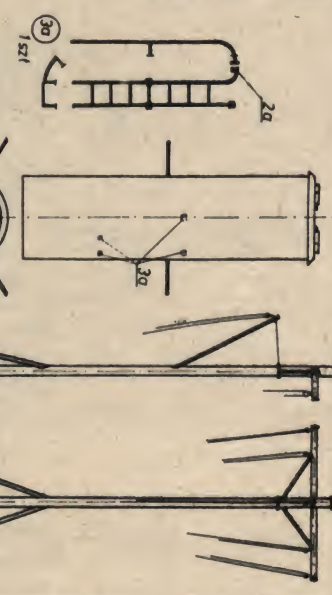
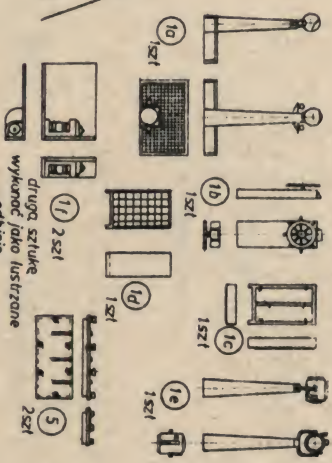
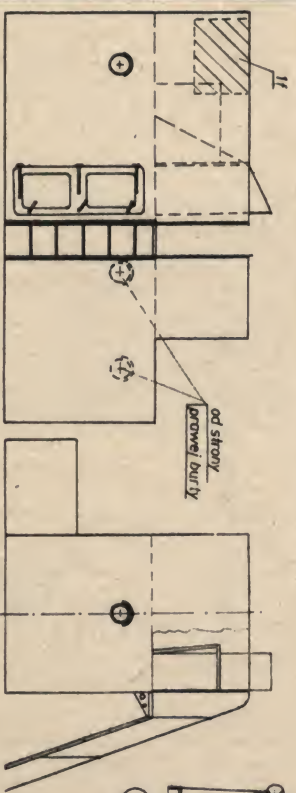
-od dziobu



schemat malowania ochronnego



Plany modelarskie angielskiego okrętu desantowego L.C.F. 19 (typ IV)	
Podziałka:	Nr arkusza:
Opracował i kreślił:	1
Data:	Ilość ark.
1981r	2



1 1 szt.
 2 2 szt.
 3 1 szt.
 4 1 szt.
 5 2 szt.
 6 3 szt.
 7 4 szt.
 8 6 szt.
 9 1 szt.
 10 2 szt.
 11 1 szt.
 12 2 szt.
 13 2 szt.
 14 1 szt.
 15 1 szt.
 16 1 szt.
 17 2 szt.
 18 4 szt.
 19 8 szt.
 20 1 szt.
 21 2 szt.
 22 7 szt.
 23 2 szt.
 24 2 szt.
 25 11 szt.
 26 1 szt.
 27 4 szt.
 28 1 szt.
 29 1 szt.
 30 1 szt.
 31 2 szt.
 32 2 szt.
 33 4 szt.
 34 1 szt.
 35 2 szt.
 36 1 szt.
 37 4 szt.
 38 6 szt.
 39 1 szt.
 40 1 szt.
 41 6 szt.
 42 2 szt.
 43 1 szt.
 44 2 szt.
 45 2 szt.
 46 2 szt.
 47 2 szt.
 48 2 szt.
 49 2 szt.
 50 2 szt.
 51 2 szt.
 52 2 szt.
 53 2 szt.
 54 2 szt.
 55 2 szt.
 56 2 szt.
 57 2 szt.
 58 2 szt.
 59 2 szt.
 60 2 szt.
 61 2 szt.
 62 2 szt.
 63 2 szt.
 64 2 szt.
 65 2 szt.
 66 2 szt.
 67 2 szt.
 68 2 szt.
 69 2 szt.
 70 2 szt.
 71 2 szt.
 72 2 szt.
 73 2 szt.
 74 2 szt.
 75 2 szt.
 76 2 szt.
 77 2 szt.
 78 2 szt.
 79 2 szt.
 80 2 szt.
 81 2 szt.
 82 2 szt.
 83 2 szt.
 84 2 szt.
 85 2 szt.
 86 2 szt.
 87 2 szt.
 88 2 szt.
 89 2 szt.
 90 2 szt.
 91 2 szt.
 92 2 szt.
 93 2 szt.
 94 2 szt.
 95 2 szt.
 96 2 szt.
 97 2 szt.
 98 2 szt.
 99 2 szt.
 100 2 szt.

Uwaga:
 Rysunek części 13 wykonano w skali 1:100
 pokazując lewą stronę osłony struby,
 prawa strona jest lustrzanym odbiciem.

Plan modelarskie oryginalnego obiektu desantowego			
L.C.F. - 19 (typ IV)			
Podzielnik:	Dzielnik i kreslil:		
Data:	Miroslaw Miarka		
1981 r.	1981 r.		
MM	MM		
L00 Z	L00 Z		
2	2		
2	2		

Przestawiony poniżej regulator przystosowany jest do współpracy z serwomechanizmem aparatury proporcjonalnej. Umożliwia on płynną regulację obrotów elektrycznego silnika napędowego radiomodelu w dwóch kierunkach. Regulator skonstruowany został z przeznaczeniem dla modeli kołowych oraz pływających.

Gabaryty regulatora przedstawia rys. 1 a parametry jego są następujące:
 napięcie zasilania $U_z = 6 + 12 \text{ V}$
 prąd obciążenia $I_{\text{max}} = 10 \text{ A}$
 napięcie wyjściowe regulowane w granicach $15 \div 80\% \text{ Hz}$
 kąt obrotu dźwigni sterującej $\alpha = \pm 20^\circ$
 masa $m = 110 \text{ g}$

Szereg otworów w dźwigni sterującej regulatora umożliwia takie połączenie go z serwomechanizmem, aby dźwignia obracała się w pełnym zakresie $\pm 20^\circ$. Gdy dźwignia znajduje się w neutrum silnik hamowany jest elektrycznie (zwierany). Przy obrocie dźwigni o kąt około $\pm 4^\circ$ następuje złączenie silnika a napięcie wyjściowe wynosi $15\% U_z$. Przy dalszym obrocie uzyskuje się płynną regulację napięcia do $80\% U_z$ włącznie. Obracając



Schemat elektryczny regulatora przedstawiony jest na rys. 2

Układ elektryczny zasilany jest stabilizowanym napięciem $4,2 \text{ V}$ ze stabilizatora zbudowanego na tranzystorach T_1, T_2, T_3 . Generator o częstotliwości 300 Hz zbudowany na tranzystorach T_4, T_5 wytwarza impulsy, które poprzez diodę D_1 wyzwalają wibrator jednostanowy zbudowany na tranzystorach T_6, T_7 . Długość impulsu wibratora jednostanowego zależy od aktualnej oporności fototranzystora T_8 . Tranzystor ten oświetlany jest za pomocą

krótszy. W czasie trwania impulsu wystawiane są tranzystory T_9, T_{10}, T_{11} . Wykres napięcia w punkcie X przedstawia rys. 4a. W przypadku, gdy przesłona znajduje się w takim położeniu, że fototranzystor jest zasłonięty całkowicie, impuls wytwarzany przez wibrator jednostanowy jest najdłuższy, a wykres napięcia w punkcie X przedstawia rys. 4b.

Potencjometr nastawny P należy ustawić na taką wartość, aby wibrator jednostanowy nie gubił impulsów sterujących. Przesłona posiada symetryczne wycięcie

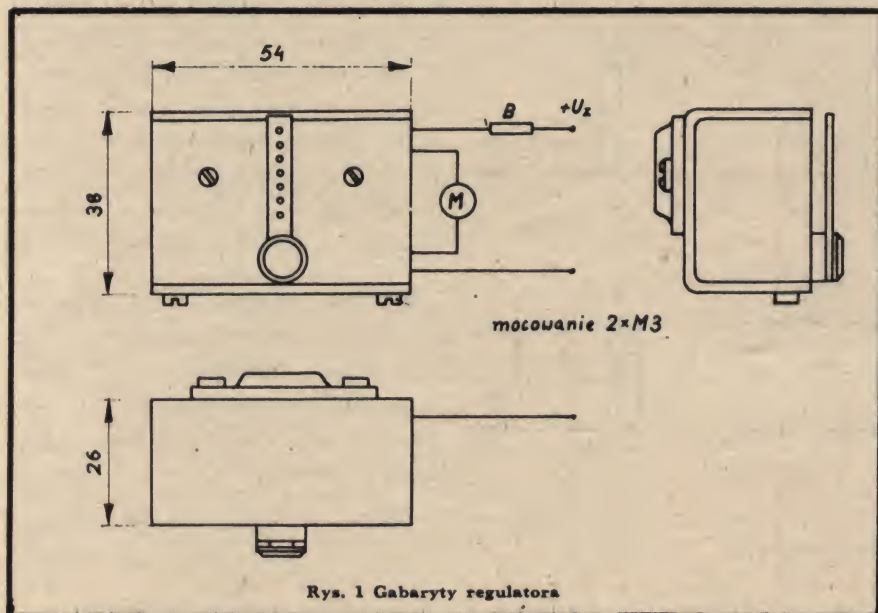
Regulator obrotów elektrycznego silnika napędowego modeli RC

dźwignią sterującą w jedną lub drugą stronę od położenia neutrum uzyskuje się zmianę kierunku obrotów silnika. Płynną regulację napięcia wyjściowego uzyskano dzięki zastosowaniu złącza optoelektrycznego o zmiennym sprzężeniu (dioda świecąca — przesłona — fototranzystor).

diody D_2 . Między diodą świecącą a fototranzystorem znajduje się ruchoma przesłona, która pokazana jest na rys. 3. Jeśli przesłona znajduje się w takim położeniu, że całe światło z diody D_2 dociera do fototranzystora, impuls wytwarzany przez wibrator jednostanowy jest naj-

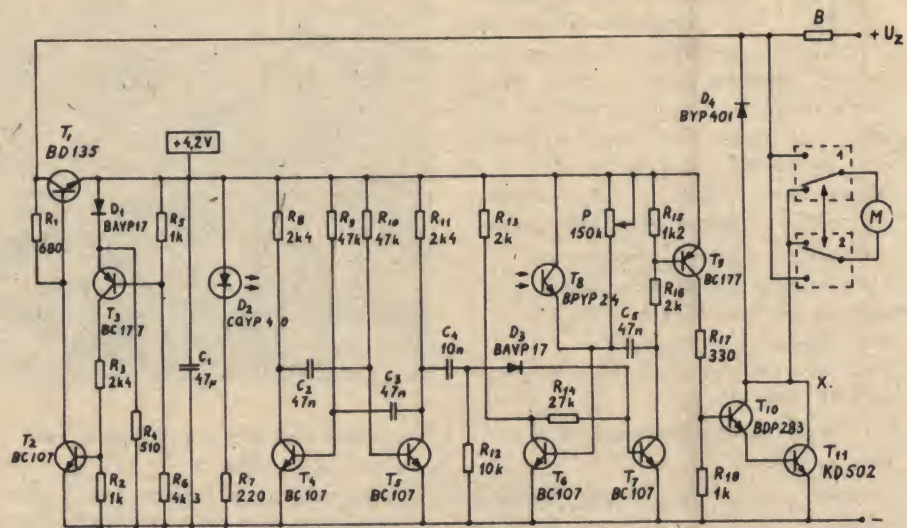
zapewniające płynną zmianę długości impulsu zasilającego silnik napędowy. Zmianę kierunku obrotów silnika realizuje suwak z umocowaną do niego przesłoną. Suwak ten może być przemieszczany po 10 mm w dwóch kierunkach przez załączenie mikrołączników 1 lub 2. Cały układ elektroniczny zmontowany jest na płycie drukowanej, w którą wlutowane są także mikrołączniki. Dioda świecąca oraz fototranzystor umieszczone są w tulejkach z przezroczystego tworzywa izolacyjnego. Skosy na listwie suwaka, złączającego mikrołączniki są tak dobrane, że załączają je przy przemieszczeniu suwaka o 2 mm w dwóch kierunkach. Połączenie suwaka z dźwignią sterującą regulatora zrealizowane jest w taki sposób, aby wyeliminować do minimum luzu oraz siły tarcia. Pokazuje to rys. 3. Całość umieszczona jest w obudowie z blachy aluminiowej.

Opisany regulator umożliwia regulację prędkości obrotowej różnych typów silników elektrycznych przy spełnieniu warunków, aby prąd pobierany przez silnik nie przekraczał 10 A . Konieczne jest stosowanie w instalacji elektrycznej bezpiecznika topikowego 10 A aby zabezpieczyć

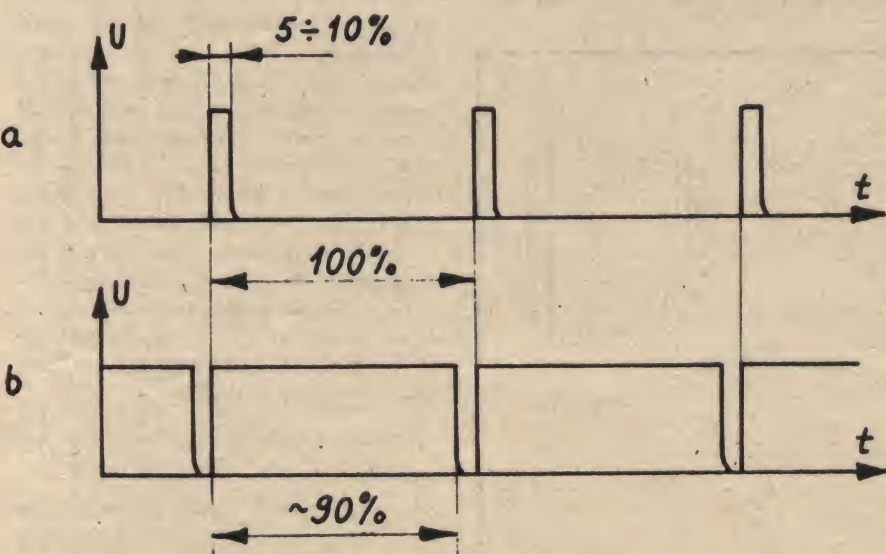
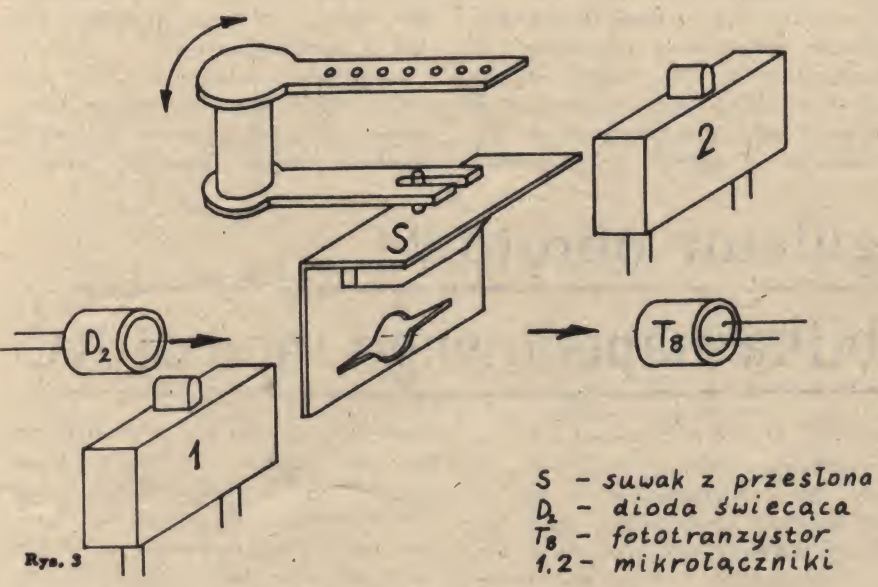


regulator oraz akumulatory napędowe przed uszkodzeniem w przypadku zwarcia. Ponieważ silnik zasilany jest falą impulsów o zmiennym wypełnieniu, oszczędzana jest energia elektryczna pobierana z akumulatorów. Jako źródło zasilania należy używać akumulatorów o odpowiednio niskim oporze wewnętrznym tzn. takich, które umożliwiają pobieranie pożądanego prądu przy niewielkim spadku napięcia na nich. Mogą to być akumulatory srebrowo-cynkowe lub kadmowo-niklowe o pojemności powyżej 1 Ah.

Uruchomienie regulatora rozpoczyna się od ustalenia napięcia stabilizowanego 4,2 V. Jeśli jest ono inne należy dobrać opornik R_4 (dopuszczalne zmiany o 50%), a jeśli



Rys. 2 Schemat elektroniczny regulatora



Rys. 4 Przebiegi napięć w punkcie X dla dwóch położen przesłony:
a. fototranzystor całkowicie oświetlony.
b. fototranzystor zasłonięty.

to nie pomaga, to opornik R_6 . Gdy elementy użyte do budowy regulatora są sprawne, to nie powinny wystąpić kłopoty z uruchomieniem. Zasadniczym problemem natomiast jest dobór diody D_2 oraz fototranzystora T_8 . Bardzo dobre wyniki daje zastosowanie importowanej diody SLP 24, dla której prąd ustala się za pomocą opornika R_7 na 10 mA. Dla diody CQYP 40 prąd ustala się na taką wartość (nie przekraczając katalogowej), aby przy całkowitym oświetleniu fototranzystorze uzyskać minimalnie mały impuls wibratora jednostkowego (przebieg napięcia z rys 4a). Fototranzystor T_8 powinien posiadać odpowiednio dużą czułość, taką, aby przy całkowitym oświetleniu oporność jego była mniejsza niż $1k\Omega$. Jeśli spełnione będą powyższe warunki dla diody D_2 oraz fototranzystora T_8 , regulator zapewni zmianę napięcia wyjściowego w granicach $15 \div 80\%$ U_z . Kształt otworu przesłony został tak dobrany, aby zapewnić płynną zmianę prędkości obrotowej silnika w funkcji obrotu dźwigni sterującej. Do konstrukcji regulatora użyto mikrolączników polskiej produkcji typ 83133.

Jeśli przy budowie i uruchomieniu opisowego regulatora wystąpią trudności, autor chętnie udzieli dodatkowych informacji oraz udostępni brakujące elementy, takie jak dioda D_2 , fototranzystor T_8 lub suwak z przesłoną.

mgr inż. JAN FABISIAK
WARSZAWA

9 medali i rekordy Polski

W V MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODACH MODELI PŁYWAJĄCYCH „TOŁBUCHIN '82“

V Międzynarodowe Zawody Modeli Pływających, rozegrane w dniach 18–20.VI.1982 r. w Tolbuchin (Bułgaria), miały tym razem nieco skromniejszą obsadę niż zwykle. Na starcie stanęli zawodnicy: NRD, Polski, Rumunii, ZSRR i cała czołówka gospodarzy. Obsada nieliczna, ale w niektórych klasach wręcz doborowa. W charakterze obserwatorów w imprezie uczestniczyła pięcioosobowa delegacja związku modelarzy okrętowych Turcji, nie będącej jeszcze członkiem NAVIGA.

Udział naszego dziesięcioosobowego zespołu zaczęto tradycyjnym już narzekaniem na wyeksploatowany sprzęt podczas przedwyjazdowej odprawy w Warszawie. Tym większa więc była nasza radość, kiedy w inauguracyjnej zawodach klasie F3 Jerzy Janicki wyszedł na prowadzenie w F3-V i zajmował drugie miejsce w F3-E po pierwszych startach. Pobit rekord Polski — własny w F3-E i Janusza Pietrzaka w F3-V. Dodać wypada, że wyczynu tego dokonał na pokrytej kapilarnymi falkami taflí akwenu. Do drugiego startu, w dniu następnym, podszedł z większą fantazją. W rezultacie „zaliczył” po jednym trąceniu i osiągnął słabsze wyniki. W klasie F3-E poprawił się natomiast aktualny mistrz świata Bułgar J. Christow, przez co nasz reprezentant zajął trzecie miejsce.

Adam Cienciała, były mistrz Europy i świata w klasie EX, znany jest ze sportowej ambicji i woli walki. „Tolbuchin '82” raz jeszcze potwierdził te jego zalety. Kiedy zaliczył biegi w swojej koronnej konkurencji rozgrywanej na akwenu parku miejskiego, siadł do samochodu i pędził na odległość 6 km zbiornik wodny, zwany „Płacz Dół”, aby wystartować w klasie F1-V5.

Odkryty akwen, przy wiejącym w pierwszym dniu wzdłuż jeziora silnym wietrze pokryła powierzchnię dziesięciocentymetrowa fala. Zawodnicy bliżej byli placu niż startów. Nikt ze startujących nawet nie próbował płynąć pełnym gazem i był szczęśliwy, gdy udało mu się w ogóle opłynąć trasę. T. Rawski w klasie F1 do 1 kg po prostu zanurkował na odległość 10 m i tak zakończył start.

Wracając do A. Cienciały — w drugim dniu po dogrywce z Bułgarem Neszewem wywalczył pierwszą lokatę w klasie EX i zdążył na start F1-V5 zaledwie kilka minut przed wywołaniem. Na spokojniejszej już taflí „Płaczego Dołu” wyrównał rekord kraju należący do K. Siwińskiego.

W rozgrywanych na tymże akwenu konkurencjach FSR bardzo spokojnie i pewnie wypływał złoty medal Andrzej Bąk w klasie modeli napędzanych silnikiem o pojemności do 6,5 cm³. H. Rurański wywalczył brązowy medal w FSR-15, zaś Ryszard Dzięrgwa medal srebrny w klasie FSR-3,5. Tenże zawodnik był również bardzo bliski brązowego medalu w FSR-6,5. Tadeusz Rawski, po dwukrotnym topieniu modelu w F1-E1, w klasie F1-E1 kg popłynął asekuracyjnie i zajął drugie miejsce z bardzo słabym wynikiem. Ponadto brązowy medal w F1-V2,5 wywalczył Andrzej Jachymek.

Gorzej niż oczekiwano wypadł tym razem Stanisław Radwan. Jedyne junior w zespole — Krzysztof Ligęza jechał po naukę i znacznie odbiegał wynikami od bardziej doświadczonych seniorów. W klasie F2A Władysławowi Herbusiowi (przy słabszej ocenie za wykonanie modelu), pozostała satysfakcja z najlepszego pokonania trasy. Na podium zwycięzców Polacy byli jednak tym razem bardzo widoczni.

Odrębny rozdział zawodów stanowiły konkurencje A/B, bez naszego udziału. Spotkała się tu w zasadzie cała światowa czołówka i co klasa — pisał rekord. Warto podkreślić, że Tolbuchin posiada idealny, specjalnie wybudowany, do rozgrywania tych klas basen z wszelkimi niezbędnymi urządzeniami startowymi. Kolisty zbiornik wyposażony został w odległości 2 m od trasy pokonywanej przez ślizg w „chwytacz fal”, co powoduje, że model pokonuje każde okrążenie po lustrzanej taflí. Nic więc dziwnego, że zawodnicy wiedząc o tak idealnych warunkach rozgrywek włożyli maksimum wysiłku w przygotowania, aby w pełni wykorzystać okazję do ustanawiania rekordów. Padło ich też w sumie pięć — trzy rekordy świata, będące oczywiście jednocześnie rekordami krajowymi ZSRR, i dwa rekordy Bułgarii.

Startujący w tych konkurencjach zawodnik radziecki Władimir Gawa, zdobywca dwóch złotych i jednego srebrnego medalu, uznany został najlepszym uczestnikiem imprezy, za co otrzymał specjalny puchar ufundowany przez prezydenta miasta.

Warto przy okazji podkreślić olbrzymi wkład pracy członków miejscowego klubu modelarskiego, którzy przygotowali akwenu do startów i zapewniali bardzo sprawną obsługę podczas ich trwania, a także autentyczne zainteresowanie miejscowych władz municypalnych, których przedstawiciele można było spotkać codziennie w miejscach rozgrywek.

KAZIMIERZ DZIĘCIELSKI

Wyniki

1. W. Gawa	ZSRR	161,976 km/godz (nowy R. Ś)
Klasa A2		
1. W. Subotin	ZSRR	169,978 km/godz
Klasa A3		
1. W. Subotin	ZSRR	198,238 km/godz (nowy R. Ś.)
Klasa B1		
1. C. Szachazizjan	ZSRR	219,512 km/godz (nowy R. Ś.)
Klasa EH		
1. I. Marinow	Bułgaria	125,7 pkt
Klasa EK		
1. S. Wasilew	Bułgaria	205,3 pkt
Klasa EX		
1. Cienciała Adam	Polska	100 (+100) pkt.
2. Neszew Plamen	Bułgaria	100 (+70) pkt. — po dogrywce
Klasa F1+1 kg		
1. P. Jadrow	ZSRR	18,2 sek.
2. T. Rawski	Polska	31,2 sek.
Klasa F1-E1		
1. A. Kuźniecowa	ZSRR	31,8 sek.
Klasa F1-V2,5		
1. A. Mitroszkin	ZSRR	21,8 sek.
3. A. Jachymek	Polska	30,0 sek.
5. S. Radwan	Polska	31,8 sek.
Klasa F1-V5		
1. A. Mitroszkin	ZSRR	16,0 sek.
2. A. Cienciała	Polska	18,8 sek.
3. R. Dzięrgwa	Polska	25,6 sek.
Klasa F1-V15		
1. G. Kalistratow	ZSRR	15,6 sek.
Klasa F3-E		
1. J. Christow	Bułgaria	143,12 pkt.
3. J. Janicki	Polska	141,72 pkt.
8. K. Ligęza	Polska	135,20 pkt.
Klasa F3-V		
1. J. Janicki	Polska	142,68 pkt.
7. K. Ligęza	Polska	125,20 pkt.
Klasa F2A		
1. A. Myrlew	Bułgaria	187,33 pkt.
5. W. Herbuś	Polska	175,00 pkt.
Klasa F2B		
1. K. Angelow	Bułgaria	192,66 pkt.
Klasa F2C		
1. M. Manolow	Bułgaria	193,00 pkt.
Klasa FSR-3,5		
1. S. Czuchalenko	ZSRR	50 okrążeń
2. R. Dzięrgwa	Polska	45 okrążeń
7. H. Rurański	Polska	20 okrążeń
Klasa FSR-6,5		
1. A. Bąk	Polska	54 okrążenia
4. R. Dzięrgwa	Polska	42 okrążenia
Klasa FSR-15		
1. R. Szajkow	ZSRR	59 okrążeń
3. H. Rurański	Polska	42 okrążenia
8. A. Bąk	Polska	7 okrążeń

MISTRZOSTWA PRZEDSTAWICIELI MODELARNI SZKUTNICZYCH SPÓŁDZIELCZOŚCI MIESZKANIOWEJ W TRZEBIEŻY KOŁO SZCZECINA



Tak można nazwać IX już ogólnopolskie zawody modeli jachtów żaglowych z modelarni przy spółdzielniach mieszkaniowych, które tradycyjnie rozegrano w województwie szczecińskim. Tym razem odbyły się one w dniach 29—30 maja 1982 r. w Trzebieży, w oparciu o bazę żywieniową i kwaterunkową Centralnego Ośrodka Szkolenia Żeglarskiego Polskiego Związku Żeglarskiego.

Jak tym razem wypadła impreza najlepiej świadczą uwagi końcowe z urzędowego komunikatu tych zawodów, podpisanego przez sędziego głównego Władysława Cichego ze Szczecina:

„Zawody odbyły się przy niemal idealnej pogodzie. Słonecznie, ciepło, i wiatr w granicach około 2° w skali Beauforta (...) W trakcie trwania imprezy panowała wzorowa dyscyplina sportowa (...) Poziom wykonania modeli bardzo wysoki, a wyniki sportowe uzyskane w rozgrywkach regatowych zadowalające (...) Warunki kwaterunkowe i wyżywienie wręcz doskonałe.

W tych kilku zdaniach zawarto chyba wszystko, co najważniejsze. Co najwyżej możemy dodać, że w zawodach tym razem uczestniczyło 14 trzyosobowych zespołów, nie licząc osób towarzyszących. Komisja sędziowska nie miała żadnych zastrzeżeń do weryfikowanych modeli i wszystkie zostały dopuszczone do startu.

Otwarcie zawodów zaszczyliła swą obecnością dyrektor Zespołu Społeczno-Wychowawczego Centralnego Związku Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego mgr Maria Oleksicka. „Dyrygowała” całą imprezą mgr Krystyna Dębicka z Wojewódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Szczecinie, a zespół sędziowski pracował w składzie: Władysław Cichy — Szczecin, Tadeusz Racki — Gdańsk, Cezary Sałaj — Szczecin i Jerzy Kordowiecki — Koszalin.

W każdej klasie startowało 14 zawodników. W wyniku sportowej, koleżeńkiej, przeprowadzonej w miłej atmosferze walki zdobywcami trzech pierwszych miejsc w każdej klasie zostali:

Klasa DK 1. Marek Różanowski WSM Włocławek
2. Jerzy Dobrowolski WSM Szczecin
3. Robert Krajciński WSM Zielona Góra

Klasa DX 1. Piotr Ożóg WSM Zielona Góra
2. Marek Cybul WSM Koszalin
3. Jarosław Nowakowski WSM Olsztyn

Klasa F5-X 1. Ireneusz Kruglej WSM Gdańsk
2. Andrzej Kwaśniewski WSM Zielona Góra
3. Kazimierz Polecki WSM Białystok

W klasyfikacji zespołowej punktacja przedstawiała się następująco:

1. WSM Zielona Góra 260 pkt.
2. „ Włocławek 215 pkt.

3. „ Olsztyn 185 „
4. „ Koszalin 182,5 „
5. „ Siedlce 175 „
6—7 „ Gdańsk 165 „
6—7 „ Białystok 165 „
8. „ Szczecin 150 „
9. „ Gorzów Wlkp. 142,5 „
10. „ Katowice 135 „
11. „ Elbląg 105 „
12. „ Lublin 100 „
13. „ Suwałki 70 „
14. „ Bydgoszcz 55 „

Gratulujemy zwycięzcom indywidualnym i zespołowym i wyrażamy radość z udziału przedstawicieli spółdzielczości mieszkaniowej w Siedlaczach, którzy dawniej odstawali w tym współzawodnictwie, a ostatnio aktywizują się w każdej dyscyplinie modelarstwa. **M**



MIĘDZYNARODOWE

ZAWODY

MODELI

OKRĘTOWYCH

KLAS C1-C4



Model Waldemara Wargulaka „Helmut Just”, którym zdobył srebrny medal.

W Bukareszcie odbyły się Międzynarodowe Zawody Modeli Okrętowych klas: C-1 — C-4 im. ADMIRAŁA MURGESCU. Organizatorem tej imprezy każdego roku jest Klub Sportowy A. S. „AERONAUTICA” w Bukareszcie, którego prezydentem jest znany działacz i popularyzator modelarstwa okrętowego w Rumunii inż. SYLVIU MORARIU. Po raz trzeci w tej imprezie brała udział sześciuosobowa ekipa modelarzy Wojewódzkiego Ośrodka Modelarstwa LOK w Lublinie. W zawodach uczestniczyło 20 ekip reprezentujących kluby z następujących krajów:

Rumunia	— 9 klubów	
Włochy	— 8 klubów	
Polska	— 1 „	(LOK Lublin)
Czechosłowacja	— 1 „	(Jabłonec)
Węgry	— 1 „	(Muzeum Techniki-Budapeszt)
Bułgaria	— 1 „	(Sofia)

— Ogółem eksponowanych było:

klasa C1	— 38 modeli
„ C2	— 27 „
„ C3	— 23 „
„ C4	— 17 „

Ekipa modelarzy LOK z Lublina zdobyła następujące medale:

złote

C-4 Marian Łoza — model „Dar Pomorza” 1 : 300 91,66 pkt.

C-4 Marian Łoza — model „Lwów” 1 : 300 91,33 pkt.

srebrne

C-4 Sławomir Kusznirowski — „Constitution” 1 : 250 85,66 pkt.

C-2 Sławomir Kusznirowski — kuter „Dark” 1 : 25 82,33 pkt.

C-2 Waldemar Wargulak — statek pożarniczy „Helmut Just” 1 : 25 80,33 pkt.

brązowe

C-1 Marek Szydłowski — łódź Wikingów 1 : 25 73,66 pkt.

C-4 Waldemar Wargulak — okręt podwodny „Sokół” 1 : 300 79,00 „

Ekipa Lublina w klasyfikacji zespołowej klasy C-4 zdobyła po raz drugi puchar przechodni ilością 278,65 pkt. przed Jabłonec — CSRS 272,32 pkt.

Współorganizatorem zawodów było Muzeum Techniki w Bukareszcie, które także co roku organizuje wystawę.

Największą liczbę punktów w klasach uzyskali:

C-1 Maria Picinetti — za model „SAN FELIPE” — Florenta (Włochy)

ilość 94,33 pkt.

C-2 Jon Orosz — za model pancernika „RODNEY” — Florenta (Włochy)

ilość 97,00 pkt.

C-3 Fiaschi Sergior — za model „BALENIERA” (przekrój) — Florenta (Włochy)

ilość 92,66 pkt.

C-4 Gogor Ilie — za model galeonu „REVANGE” Aeronautica — Rumunia — ilość 92,00 pkt.

Kierownikiem ekipy był przewodniczący Wojewódzkiej Komisji Modelarstwa LOK w Lublinie mgr Kazimierz Górniak. Należy jeszcze dodać, że WOM LOK w Lublinie współpracuje z klubem A. S. „AERONAUTICA” w Bukareszcie już od 3 lat również i na odcinku modeli pływających zdalnie kierowanych klas F-1, F-2 i F-3.

MARIAN ŁOZA

Z kraju i ze świata

W związku z ciągłymi narzekaniami na brak naszych czasopism w kioskach RUCHU może warto zastanowić się nad tym, czy w przyszłości ich prenumerata nie będzie oparta na podstawie przedłożonego dowodu sprzedaży np. 10 kg makulatury!!! Obliczono bowiem, że 1 tona makulatury jest równa 4 m³ drewna, uzyskiwanego z trzech 60-letnich drzew, które produkują tyle tlenu, ile człowiek zużywa w ciągu 2 lat. Obliczono też, że 1 t makulatury to około 700 kg papieru, z którego można wyprodukować 12 000 zeszytów i że ta 1 t makulatury kosztuje obecnie na rynkach światowych 500 dolarów. A więc oszczędzajmy i zbierajmy makulaturę.

18—25.06.82 r. odbyły się w Arnobout-Cappel we Francji (w pobliżu Dunkierki) mistrzostwa

świata modeli jachtów żaglowych zorganizowane przez Międzynarodowy Związek Modeli Jachtów Wycigowych YMYRU (tj. International Model Yacht Racing Union), w których startowali przedstawiciele 17 państw. Jako ciekawostkę podajemy wykaz tych państw, co daje pewien obraz zakresu tej imprezy: Algieria, Australia, Afryka Płd., Belgia, Brazylia, Dania, Hiszpania, Francja, Holandia, Japonia, Norwegia, Nowa Zelandia, Portugalia, RFN, Szwajcaria, USA i Włochy.

W ramach publikacji planów „orzeszków” czyli półredukcyjnych modeli latających amerykański miesięcznik MODEL AIRPLANE NEWS zamieścił w nr. 3/1982 plan polskiego samolotu RWD-2 opracowany przez Ron Limbricka (jako Polish Peanut RWD-2).

Oprócz rysunków zamieszczono również zdjęcia montażowe oraz pokaz modelu w locie.

Coraz bardziej rozwija się zakres zawodów modeli samochodów zdalnie kierowanych. Ostatnio we Francji zorganizowano pierwsze zawody modeli samochodów terenowych wykonanych w skali 1:8. Wśród wielu typów dominowały modele z zestawów firmowych Land Jump — Graupnera, Romax Expert — Robbe, Yankee 83, Mustang, Buffalo. Przy oglądaniu zdjęć z tych zawodów nasuwa się mimo woli uwaga, że tor wycigowy dla modeli (piaszczysty, gęsto uisiany kamieniami, z licznymi wzniesieniami i zakrętami) wymyślił chyba producenci zestawów tych modeli, aby po każdym takim wycigu trzeba było kupować nowy zestaw.

ŁÓDZKA BATALIA

W NOWYCH WARUNKACH

Tak można mówić o IV już, ogólnopolskich zawodach modeli kołowych zdalnie kierowanych spółdzielczości mieszkaniowej, które odbyły się w dniach 21—23 maja 1982 r. Mimo bowiem, że w gronie organizatorów znalazły się również; Wojewódzka Spółdzielnia Mieszkaniowa oraz SM „ZARZEW” i ZW LOK w Łodzi, to same zawody odbyły się na terenie jednostki wojskowej garnizonu łódzkiego. I to była, oprócz oczywiście atmosfery sportowej, największa atrakcja dla uczestników. Należy podkreślić: bardzo młodych uczestników. Zorganizowano im noclegi w namiotach wojskowych, posiłki w stołówce żołnierskiej z zachowaniem wszelkich wymogów wojskowych, poznanie życia żołnierzy w koszarach i miejsc ich rozrywek oraz, co było celem programu, udostępnienie do zwiedzania wojskowych pojazdów opancerzonych. Można sobie wyobrazić jaka to była frajda dla uczestników wejść do bojowego SKOTA, obracać działkiem, karabinem maszynowym, wszelkimi pokrętłami, poznawać techniczne wyposażenie pojazdów itp. W sumie była to cenna i pożyteczna inicjatywa, która, co też jest niezwykle ważne, przyczyniła się do znacznego obniżenia kosztów całej imprezy. Ci więc, którzy nie przyjechali na te zawody niech żałują, gdyż nie wiadomo czy powtórzy się taka okazja. Pogoda w zasadzie dopisała, nie licząc przejściowej burzy w godzinach wieczornych, już po zakończeniu startów, pierwszego dnia zawodów. Toteż organizatorzy, z przewodniczącym Wojewódzkiej Komisji Modelarskiej LOK, a zarazem dyrektorem Zespołu Społeczno-Wychowawczego WSM w Łodzi mgr. Jerzym Szmitem na czele, mieli wszelkie powody do zadowolenia. Usatysfakcjonowany był również sędzia główny zawodów Zdzisław Górajek, gdyż wszystko przebiegało zgodnie z planem, bez zakłóceń, protestów czy innych oznak niezadowolenia, co nie zawsze zdarza się na naszych imprezach.

Startowało 72 zawodników. I tu spotkała organizatorów niezbyt miła niespodzianka, gdyż liczono się z udziałem ponad 90 startujących. Nie przybyło aż 5 uprzednio zgłoszonych zespołów, z których tylko zespół z Legnicy przysłał wcześniej usprawiedliwienie. Takie sytuacje nie powinny się powtarzać w przyszłości. To dezorganizuje przygotowania i przebieg imprezy, co i ma ujemne skutki finansowe. Ważne jest przy tym to, że brak aż 5 zespołów miał oczywiście wpływ na obniżenie poziomu sportowego zawodów.

WYNIKI

Zawody odbyły się w klasach RC-EB, RC-EA, RC-VI i RC-V2, z tym, że w każdej z nich z podziałem na grupy wiekowe. Ogółem startowało 72 zawodników, z tym, że część startowała z dwoma modelami. W sumie, łącznie z mechanikami i opiekunami, w imprezie wzięło udział ponad 120 osób. Średnio w klasie startowało 10—12 zawodników w każdej grupie. Nie było natomiast dostatecznej reprezentacji klas RC-EA, z czego wniosek, że ta klasa nie cieszy się jeszcze zbyt dużym powodzeniem. Najwięcej było juniorów w klasie RC-EB, w której startowało 20 zawodników, w tym 2 poza konkursem.

Nawierzchnia była bez zastrzeżeń. Temperatura w granicach 20—24°C. Warunki więc były bardzo dobre. Przelotny deszcz w godzinach wieczornych nie miał wpływu na wyniki. Na tej podstawie można było spodziewać się trochę lepszych rezultatów niż to widać z załączonego wykazu najlepszych w każdej klasie i grupie wiekowej. Najważniejsze jednak, że cała impreza przebiegała w milej, koleżeńskej atmosferze, sprawnie prowadzona przez zespół sędziowski, tak że całość rozgrywek zakończono w niedzielę przed godziną 12.00. Tym samym udowodniono, że nawet przy tak dużej liczbie zawodników zawody można

z powodzeniem rozegrać w ciągu 2 dni, byle tylko wszystko było dobrze przygotowane przez organizatorów i przeprowadzone przez odpowiedni zespół sędziowski jak to miało miejsce w Łodzi.

Jak to jest w zwyczaju na zawodach spółdzielczości mieszkaniowej, i tym razem była przygotowana nagroda „fair play”, którą otrzymał zespół Skierniewickiej Spółdzielni Mieszkaniowej oraz puchar dla najlepszej drużyny z Łodzi, który wręczono zespołowi Spółdzielni Mieszkaniowej „ZARZEW” osiedla DĄBROWA. Natomiast, nagrodę dla najmłodszego zawodnika otrzymał Piotr Duda ze Spółdzielni Mieszkaniowej w Tomaszowie Mazowieckim, urodzony 30.08.1976 r.

Wszystkim zwycięzcom i nagrodzonym serdecznie gratulujemy, życzymy dalszych sukcesów i zapraszamy do następnych, piątych już tego rodzaju zawodów, które odbędą się w 1983 r. również w Łodzi.

JAN MARCZAK

Wyniki zdobywców czołowych miejsc w IV ogólnopolskich zawodach modeli kołowych zdalnie kierowanych spółdzielczości mieszkaniowej rozegranych w Łodzi w dniach 21—23 maja 1982 r.

Klasa RC-EB standard młodzieży		
1. Marek Hryniewicz	SM Skierniewice	155,4 pkt.
2. Tomasz Trzmielewski	SM Skierniewice	153,6 „
3. Andrzej Sadowski	NSBM Warszawa	150,2 „

Klasa RC-EB standard juniorzy		
1. Jacek Paciorek	SM Tarnów	156,2 „
2. Andrzej Sochacki	SM Żabianka-Gdańsk	149,4 „
3. Tomasz Młodziński	SM Morena-Gdańsk	148,0 „

Klasa RC-EB młodzieży		
1. Marek Hryniewicz	SM Skierniewice	160,4 „
2. Andrzej Sadowski	SM Łazurowa-Warszawa	152,4 „
3. Marek Kwiatkowski	SM Dąbrowa-Łódź	152,2 „

Klasa RC-EB seniorzy		
1. Krzysztof Lipiński	SM Skierniewice	160,8 „
2. Bogdan Kaczmarek	SM Skierniewice	160,4 „
3. Andrzej Suchacki	SM Żabianka-Gdańsk	159,2 „

Klasa RC-EB seniorzy		
1. Jan Suwalski	SM Morena-Gdańsk	160,6 „
2. Piotr Ulikowski	SM Ateńska-Warszawa	160,0 „
3. Bogdan Niwiński	SM Zachęta-Białystok	152,8 „
Startujący w tej klasie poza konkursem Krzysztof Bednarski z MDK Łódź-Bałuty uzyskał 162,8 pkt.		

Klasa RC-EA juniorzy		
1. Dariusz Sikora	SM Żabianka-Gdańsk	246,6 „
2. Krzysztof Górajek	RSM Lokator-Łódź	184,6 „

Klasa RC-EA seniorzy		
1. Zbigniew Baran	SM Tomaszów Maz.	330,0 pkt.
Jan Suwalski	SM Morena-Gdańsk	— 272,8 pkt. poza konkursem

Klasa RC-VI		
1. Marcin Szarszewski	SM Rubinkowo-Toruń	48 okr.
2. Jan Suwalski	SM Morena-Gdańsk	44 „
3. Grzegorz Dominiak	SM Łazurowa-Warszawa	33 „
Startujący poza konkursem Kazimierz Reszke z ŁKM LOK zaliczył 50 okrążeń.		

Klasa RC-V2		
1. Edmund Szarszewski	SM Rubinkowo-Toruń	42 okr.
2. Wojciech Przeperski	SM Rubinkowo-Toruń	41 „
3. Marek Jaszczuk	SM Rubinkowo-Toruń	32 okr.
Startujący poza konkursem Kazimierz Reszke z ŁKM LOK zaliczył 48 okrążeń.		

Kolejność zajętych miejsc zespołowo		
1. SM Skierniewice		370 pkt.
2. SM Rubinkowo — Toruń		360 „
3. SM Morena — Gdańsk		293 „
4. NSBM Łazurowa — Warszawa		290 „
5. SM Osiedle Młodych Żabianka — Gdańsk		275 „
6. SM Tarnów		255 „
7. SM Zarzew — Dąbrowa		255 „
8. SM Przędzownik — Tomaszów Mazowiecki		240 „
9. SM Osiedle Młodych-Ateńska — Warszawa		205 „
10. RMSM Osiedle Młodych — Dąbrowa Łódź		185 „
11. SM Zachęta — Białystok		155 „
12. Morska SBM — Gdynia		95 „
13. RSM Lokator, SDK Doły-Wschód — Łódź		85 „
14. RSM Bawelna — Łódź		40 „

Poza konkursem: Łódzki Klub Modelarski LOK
Zarząd Dzielnicowy TPD Łódź-Widzew
MDK Łódź-Bałuty



MISTRZOSTWA POLSKI '82

modeli samochodów

prędkościowych

Ruda Śląska

21–22.07.1982 r.

W tym roku mistrzostwa Polski zostały rozegrane na nowym torze i zbiegły się z uroczystością oddania go do użytku publicznego. O godz. 10⁰⁰ w dniu 21 lipca br. dokonano aktu uroczystego przecięcia wstęgi. W uroczystości tej oraz w otwarciu mistrzostw wzięli udział:

- sekretarze Komitetu Miejskiego PZPR w Rudzie Śląskiej: Mirosław Rzepicki, Marian Fiolka, Rajnold Martela;
- wiceprezydent miasta Ruda Śląska — Jan Zawada;
- komisarz wojskowy przy Urzędzie Miasta płk Jan Zdun;
- przedstawiciel Zarządu Miejskiego ZSMP — Andrzej Mystek;
- przedstawiciele Zarządu Wojewódzkiego LOK — płk Edmund Wotyński, ppłk Lucjan Pszczola;
- przewodniczący Wojewódzkiej Komisji Modelarskiej — Jan Kłyta;
- przedstawiciel Wydziału Kultury Fizycznej Urzędu Miejskiego — Henryk Ciba.

Przy dźwiękach hymnu narodowego wciągnięto flagę państwową na maszt. W uroczystym podniesieniu flagi uczestniczyli reprezentujący uczestników mistrzostw ubiegłoroczni mistrzowie: Jerzy Lipko, Jerzy Zieliński i Henryk Adelman. Na uroczystościach oficjalnych wystąpiła orkiestra górnicza z kopalni „Pokój”, która wykonała także koncert dla gości, zawodników i publiczności.

Inicjator budowy toru — Rajmund Piecha oraz finansujący i realizujący tę inwestycję dyrektor Rudzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej — Eugeniusz Gręń odznaczeni zostali nadanymi im z tej okazji złotymi odznakami „Zasłużony Działacz Ligi Obrony Kraju”. Za wzorowy patronat i opiekę jaką rozciąga Spółdzielczy Klub Osiedlowy PULSAR nad modelarzami, kierownikowi tego klubu wręczono pamiątkowy medal ZW LOK w Katowicach.

Nie najlepszy stan nawierzchni nowego toru wpłynął niewątpliwie ujemnie na poziom wyników.

Gospodarzami zawodów byli:

- Zarząd Wojewódzki LOK w Katowicach,
- Rudzka Spółdzielnia Mieszkaniowa PULSAR w Rudzie Śląskiej,
- Urząd Miasta w Rudzie Śląskiej,
- Zarząd Miejski ZSMP w Rudzie Śląskiej.

Zawody prowadziła ośmioosobowa komisja sędziowska pod kierownictwem sędziego I klasy — Emila Krupy z Katowic.

Wyniki uzyskane w czasie mistrzostw są następujące:

Klasa I do 1,5 cm³ — startowało 7 zawodników

1. Wojciech Ślot	LOK Toruń	WOM LOK Toruń	130,530 km/h
2. Mirosław Balcerowicz	LOK Katowice	PM Katowice	127,659 „
3. Kazimierz Chermanowski	LOK Poznań	WKMK Poznań	113,492 „
4. Jacek Ołowicki	LOK Bydgoszcz	WKMK Poznań	98,630 „
5. Jerzy Zieliński	LOK Bydgoszcz	WOM LOK Bydgoszcz	66,666 „

Klasa II 5 — juniorzy — startowało 9 zawodników

1. Robert Pietrzak	LOK Pila	Szk. Podst. Nr 2	104,895 km/h
2. Ryszard Pietrzak	LOK Opole	ZDK Chemik	104,712 „
3. Dariusz Baran	LOK Lublin	FSC Lublin	99,338 „
4. Dariusz Klimek	LOK Katowice	RSM Ruda Śl.	97,826 „
5. Klaudiusz Prusko	LOK Opole	ZDK Chemik	95,238 „
6. Dariusz Kruszyński	LOK Bydgoszcz	WOM LOK Bydgoszcz	93,750 „

Jest to zaledwie część modeli biorących udział w zawodach. Wszystkie starannie wykonane, o rezultatach jednak decydują przede wszystkim silnik i umiejętności zawodnika.



Uroczyste przecięcie wstęgi i nowy tor modelarski w Rudzie Śląskiej przekazany zostaje do użytku modelarzy.

Klasa II do 2,5 cm³ — startowało 9 zawodników

1. Wojciech Ślot	LOK Toruń	WOM LOK Toruń	175,439 km/h
2. Tadeusz Koronka	LOK Bydgoszcz	WOM LOK Bydgoszcz	164,714 „
3. Mirosław Balcerowicz	LOK Toruń	WOM LOK Toruń	147,541 „
4. Bolesław Judkowiak	LOK Poznań	WKMK Poznań	142,063 „
5. Kazimierz Chermanowski	LOK Katowice	PM Katowice	126,405 „
6. Zbigniew Miechowicz	LOK Lublin	FSC Lublin	120,000 „

Klasa III do 5,0 cm³ — startowało 10 zawodników

1. Edmund Szarszewski	LOK Toruń	WOM LOK Toruń	188,088 km/h
2. Gerard Gawlica	LOK Katowice	RSM Pulsar	182,536 „
3. Piotr Jarząbek	LOK Wrocław	WOM LOK Wrocław	164,835 „
4. Jerzy Zieliński	LOK Bydgoszcz	WOM LOK Bydgoszcz	162,162 „
5. Tadeusz Budzyński	LOK Lublin	FSC Lublin	155,894 „
6. Zbigniew Kruszyński	LOK Bydgoszcz	WOM LOK Bydgoszcz	148,760 „

Klasa IV do 10,0 cm³ — startowało 6 zawodników

1. Krzysztof Hoppe	LOK Bydgoszcz	WOM LOK Bydgoszcz	193,965 km/h
2. Zdzisław Tkaczyk	LOK Poznań	WKMK Poznań	187,500 „
3. Piotr Jopek	LOK Toruń	WOM LOK Toruń	166,666 „

Klasa V 8 — juniorzy — startowało 5 zawodników

1. Dariusz Kruszyński	LOK Bydgoszcz	WOM LOK Bydgoszcz	102,857 km/h
2. Marek Wojewodzie	LOK Katowice	RSM Ruda Śl.	94,736 „

Punktacja pucharowa przedstawia się następująco:

1. ZW LOK Toruń	570 pkt. (150 pkt.)
2. ZW LOK Bydgoszcz	570 pkt. (140 pkt.)
3. ZW LOK Katowice	490 pkt.
4. ZW LOK Poznań	450 pkt.
5. ZW LOK Lublin	410 pkt.
6. ZW LOK Opole	300 pkt.
7. ZW LOK Pila	200 pkt.
8. ZW LOK Wrocław	150 pkt.

Tradycyjnym zwyczajem, wręczając medale i dyplomy, pasowano nowych mistrzów roku 1982. Zwycięskie ekipy otrzymały okazale puchary ufundowane przez organizatorów.

Oceniając zawody należy uznać je za bardzo starannie przygotowane. Szkoda, że zabrakło trochę czasu, aby tor ten w pełnej już krasie i eksploatacyjnej gotowości mógł posłużyć tak wielkiemu świętu jakim są dla zawodników mistrzostwa Polski.

B.G

Na starcie zawodnicy ekipy ZW LOK Bydgoszcz: J. Zieliński i T. Koronka.

Fot. B. Gabrysiak





samochód wyścigowy

CHAPARRAL 2K

Plany samochodu reprodukujemy z miesięcznika „MODELARZ” wydawanego w CSRS z przeznaczeniem dla modelarzy-konstruktorów budujących we własnym zakresie nadwozia do modeli samochodów klasy sportowej RC.

Samochód Chaparral 2K ma bardzo nowoczesną linię nadwozia o stosunkowo dobrej aerodynamice. Plany tego samochodu opracowane przez inż. Jana Jalonec przeznaczone są w zasadzie dla modelarzy torowych. Świadczy o tym skala 1:32. Przeskalowanie planu nie powinno sprawić większego kłopotu doświadczonym modelarzom.

Rysunek przedstawia cztery podstawowe rzuty oraz przekroje ułatwiające prawidłowe wykonanie formy potrzebnej do zbudowania nadwozia z laminatów. Ostatnio wszystkie modele startujące w klasach RC V1 i RC V2 modelarstwa samochodowego budowane są właśnie tą metodą.

Pierwsze konstrukcje samochodu wyścigowego CHAPARRAL pojawiły się na torach już w roku 1965. Samochód był poddawany ciągłym przeobrażeniom konstrukcyjnym przez projektanta z Kalifornii — Jima Malla. W prototypowych bardzo nowoczesnych wersjach projektant zastosował wiele nowych dyskusyjnych rozwiązań konstrukcyjnych, nie zawsze akceptowanych przez komisje techniczne zajmujące się wyścigami samochodowymi. Samochodem, którego plany publikujemy, kierowca Johny Rutherford wywalczył na 500-milowej trasie wyścigowej w Indianapolis w 1980 roku zwycięstwo. Zastosował on wówczas silnik Ford Cosworth DFX. Samochód otrzymał nazwę „Złotej Torpedy”.

Samochód malowany jest cały na kolor złoty. Napisy na nadwoziu są czarne. Numery startowe mają kolor czerwony i otoczone są czarną obwódką. Cienkie ozdobne linie podwójne są koloru czerwono-czarnego. Zawieszenie kół oraz piasty kół malowane są na czarno.

Wymiary

długość	— 4572 mm
szerokość	— 2032 mm
wysokość	— 944 mm
rozstaw osi	— 2743 mm
rozstaw kół: przednich	— 1651 mm
tylnych	— 1575 mm
rozmiar ogumienia: przód	— 24. 0/11 × 15
tył	— 27. 0/16 × 15

Opracował BG

Z DZIAŁALNOŚCI MODELARSKIEJ LOK

dokończenie ze str. 8

kiet z terenu województwa siedleckiego. Tym samym przełamano złą passę modelarską w tym województwie, w którym od dłuższego czasu niewiele się działo na odcinku modelarskim.

Zawody rozegrano w klasach F1-A 1/2, F1-A, F1-A1, F1-C oraz S3A i B, S4-A i B i S-6. Ze względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne organizatorzy ograniczyli ilość kolejek startu do trzech w każdej kategorii. Starty odbywały się w dwóch grupach wiekowych: młodzików i juniorów. Głównym organizatorem był kierownik WOM LOK w Siedlcach Marian Otułak, a sędzią głównym Wiesław Kwiatkowski. Pomagał im aktywnie ZW LOK, ZSBM w Siedlcach oraz Zespół Szkół Zawodowych w Siennicy.

W punktacji drużynowej zwyciężył zespół z Mińska Mazowieckiego przed Siedlcami i Siennicą. Nie to jednak było najważniejsze, gdyż w sporcie zawsze są zwycięzcy i zwyciężeni, ale sam fakt, że impreza taka się odbyła i zrobiono z miejsca dobry początek.

W dniu 6.06.82 r. odbyły się na torze modelarskim w Rudzie Śląskiej międzywojewódzkie zawody modeli samochodów prędkościowych, które jako sędzią główny prowadził Jan Stolarek z Kędzierzyna-Koźla, a stronę techniczno-organizacyjną przygotowali Rajmund Piecha z Rudy Śl. i Marek Duda z Katowic.

Wynikami nie ma się specjalnie co chwalić, gdyż tylko w klasie III Jarosław Koca z Katowic miał godziwy wynik 157,894 km/h i Henryk Adelman, również z woj. katowickiego, który w klasie IV zaliczył dwa starty równo po 216,867 km/h. Ważne jest jednak, że impreza odbyła się, było wielu startujących, w tym również juniorów z modelami klasy standard i to należy zaliczyć na jej duży plus. A że nie wszyscy zawodnicy wystartowali, gdyż nie było to łatwe przy panującym w tym czasie upale 30°C., to już inna sprawa. Zdarzało się to już najlepszemu mistrzom. Ważne, że są dobre chęci, wszyscy się starają i impreza odbyła się w miłej koleżeńskej atmosferze.

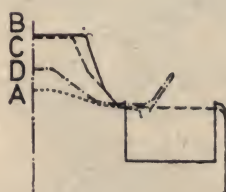
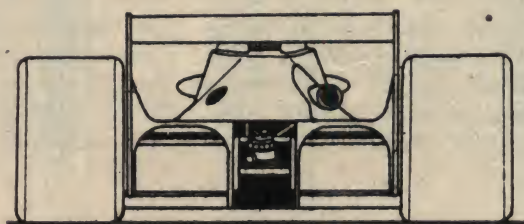
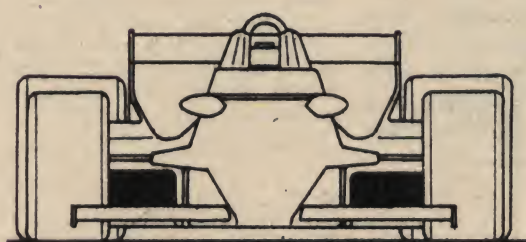
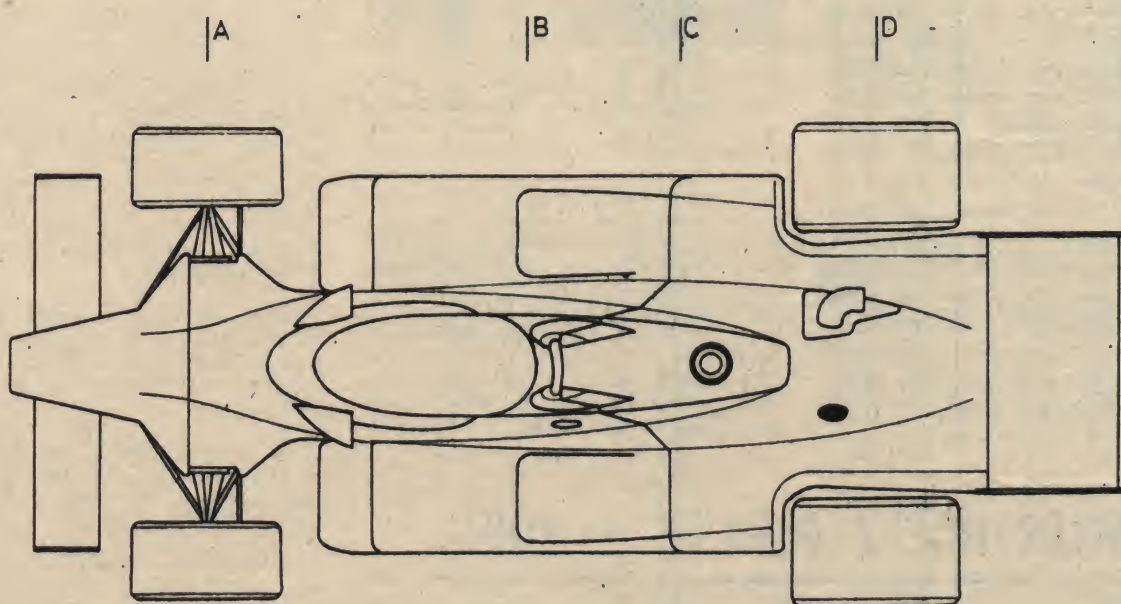
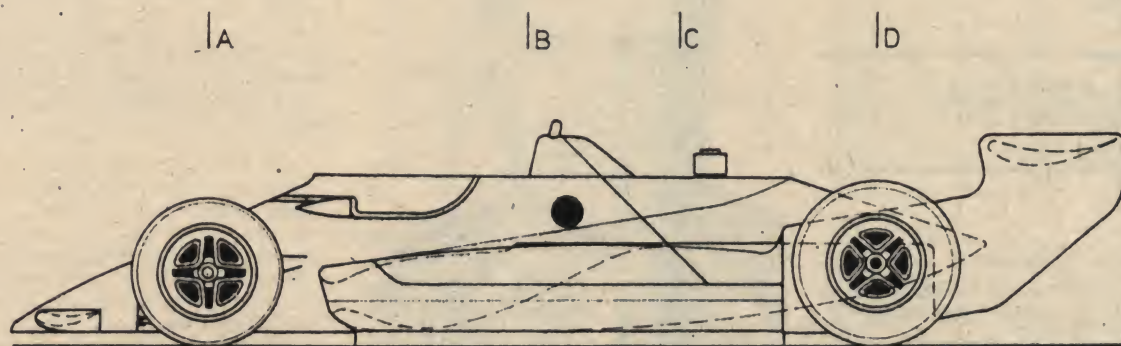
Również w Grudziądzu odbyły się międzywojewódzkie zawody modeli samochodów prędkościowych na nowo odrestaurowanym torze przy Ośrodku Szkolenia Kierowców LOK w tym mieście w dniu 5.06.82 r. W zawodach brali udział przedstawiciele woj. toruńskiego, bydgoskiego, pińskiego i poznańskiego. Sędzią głównym był Andrzej Kościelniak z Poznania. Najlepszy wynik dnia miał Krzysztof Hoppe z Bydgoszczy, który w klasie IV uzyskał 214,286 km/h. Natomiast w klasie II tj. modele z silnikami do 2,5 cm³ Wojciech Słot z Torunia zaliczył 178,217 km/h, a Mieczysław Balcerowicz również z Torunia 176,470 km/h.

W Bydgoszczy 12.06.82 r. odbyły się międzywojewódzkie zawody modeli samochodów prędkościowych. Sędzią głównym był Longin Cieślak z Torunia. Mimo dobrych warunków atmosferycznych jedynie w klasie II padł dobry wynik 189,473 km/h ustanowiony przez Wojciecha Słot z Torunia. Zdarzyło się natomiast, jak to było w klasie I, że na 7 startujących zawodników ani jeden nie zaliczył biegu. Natomiast dobrze wypadł Bolesław Judkowiak, tym razem startujący z modelem klasy III wyposażonym w silnik o pojemności do 5 cm³, którym zaliczył 211,769 km/h. W sumie startowało 19 zawodników z 27 modelami. Zespołowo zwyciężyła drużyna Bydgoszczy przed Toruniem i Słupskiem.

W Poznaniu rozegrano międzywojewódzkie zawody modeli samochodów prędkościowych. Odbyły się one już 23 maja 1982 r., a wymieniamy je na końcu, gdyż najpóźniej dostarczono komunikat z tej imprezy. Na zawody przybyli zawodnicy z Poznania, Torunia, i Wrocławia. Sędzią głównym był Kazimierz Jończyk z Poznania.

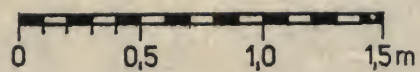
Rekordzistą toru tego dnia był Jerzy Lipko z Wrocławia, który w klasie IV uzyskał 225 km/h, a w drugim biegu 230,769 km/h. Również dobrze wystartował Bolesław Judkowiak z Poznania mając w klasie III w obu startach po 204,544 km/h, co było dużą i miłą niespodzianką, jako że ten zawodnik przedtem specjalizował się w klasie I.

Ogółem w zawodach startowało 14 zawodników z 25 modelami. Na podkreślenie zasługuje start dwóch zawodniczek: Małgorzaty Judkowiak ur. w 1971 r. i Katarzyny Horla ur. w 1971 r. z Poznania. Brawo.



M1:32 rozměry v mm:

DĚLKA	143
ŠÍŘKA	63,5
VÝŠKA	29,5
ROZVOR	85,7



CHAPARRAL 2K

LUDZIE

MODELARSTWA

Włodzimierz Górajek z Łodzi wyróżnia się wśród etatowych działaczy pionu modelarskiego LOK. Pełni on szereg znaczących funkcji społecznych. Jest wiceprzewodniczącym kolegium sędziów ds. modelarstwa kołowego, członkiem podkomisji sportowej przy Centralnej Komisji Modelarstwa ZG LOK, jest również kierownikiem Wojewódzkiego Ośrodka Modelarstwa LOK w Łodzi. Wśród modelarzy cieszy się dużym autorytetem, dzięki wielkiemu zasobowi wiedzy modelarskiej popartej wieloletnim doświadczeniem. W. Górajek posiada uprawnienia instruktora modelarstwa kołowego i okrętowego I klasy, sędziego kołowego i okrętowego I klasy oraz jest sędzią II klasy modelarstwa lotniczego APRL.



W 1961 roku na szkoleniu instruktorów modelarstwa kołowego w Poznaniu uzyskał stopień instruktora. Po odbyciu służby wojskowej w latach 1962—64 i po powrocie do Łodzi, z pełnym zapałem przystąpił do działalności modelarskiej. W 1965 roku został instruktorem modelarstwa kołowego w Łódzkim Klubie Modelarstwa LOK. Od 1967 roku był instruktorem w międzyzakładowym Domu Kultury im. Bronisława Znojka, zaś od 1975 roku pełni tę funkcję w klubie modelarskim Spółdzielni Mieszkaniowej „Zakrzew”. Wyszkolił liczne grono modelarzy liczących się w kraju, takich jak: Sławomir Frukat, Piotr Urbański, Stanisław Michalski, Krzysztof Be-

mi wojskowymi, TPD, MDK i spółdzielczością mieszkaniową ożywił działalność modelarską w województwie łódzkim tak, że region ten zaczął się liczyć w skali ogólnopolskiej. Obecnie województwo łódzkie posiada 25 modelarni przy spółdzielniach mieszkaniowych, 3 szkolne i 1 większą.

Od 1977 roku wprowadzono współzawodnictwo między modelarniami na najlepszą modelarnię, instruktora, zawodnika. Na doroczne uroczyste podsumowanie wyników współzawodnictwa zaprasza się oprócz instruktorów i modelarzy także ich żony, które ostatnio uhonorowano odznakami „Zasłużony Działacz LOK”. Otrzymały je Danuta Górajek, Irena Michalska, Małgorzata Reszke.

Dzięki inicjatywie W. Górajka, od 1978 roku organizowane są w Łodzi ogólnopolskie zawody modeli samochodowych spółdzielczości mieszkaniowej, które cieszą się dużą popularnością wśród modelarzy. Startuje w nich zazwyczaj około 100 zawodników. Duże korzyści daje też współpraca nawiązana z modelarzami z GST w Karl Marx Stadt — NRD. Wspólne zawody rozgrywane przemiennie w Polsce i NRD czynią atrakcyjniejszą działalność łódzkich modelarzy.

Bardzo często W. Górajek jest sędzią na mistrzostwach i zawodach. Szacunek z jakim traktuje on zawodników i pełna powagi postawa przynoszą mu uznanie modelarzy.

Włodzimierz Górajek lubi swoją pracę z modelarską młodzieżą, a każdy sukces sportowy odniesiony przez jego podopiecznych sprawia mu wielką satysfakcję.

Dotychczasowa działalność Włodzimierza Górajka została wysoko oceniona przez wojewódzkie instancje partyjne, LOK i inne. Odznaczony został Brązowym Krzyżem Zasługi, srebrnym Odznaczeniem „Janka Krasickiego”, złotą odznaką „Młodzież dla Postępu”, srebrnym medalem „Za zasługi dla Obronności Kraju”, złotą odznaką CZSBM, odznaką TPD „Przyjaciół Dziecka” i wieloma innymi. LOK potrzebuje wielu równie oddanych pracy ludzi, którzy zechcą i potrafią zgromadzić wokół siebie aktyw i prowadzić ożywioną działalność społeczną.

S. SMOLIS

WŁODZIMIERZ GÓRAJEK — ŁÓDŹ

Zamiłowania do modelarstwa ujawniły się u niego w 1958 roku. Oczytany w zakresie lotnictwa i modelarstwa, już jako 16-letni chłopiec W. Górajek wykonywał samodzielnie proste modele latające. W 1959 roku za namową kolegów rozpoczął szkolenie modelarskie w Wojewódzkim Klubie Modelarskim LPZ w Łodzi, gdzie kierownikiem był mgr inż. Stefan Workert — wspaniały modelarz i instruktor.

dnarski, Bogdan Kondras i wielu innych. W 1977 roku Włodzimierz Górajek objął funkcję kierownika Wojewódzkiego Ośrodka Modelarstwa w Łodzi. Dzięki swojej wiedzy i popularności wśród modelarzy oraz odpowiedniemu doborowi aktywu modelarskiego (lek. medycyny Andrzej Bartoszewski, Zdzisław Górajek, Kazimierz Reszke, Andrzej Nowicki), a także dzięki nawiązaniu ścisłej współpracy z jednostka-



Modelarze z WOM w Łodzi zawsze są należycie przygotowani do zawodów. Po lewej stronie kierownik WOM — Włodzimierz Górajek.



Włodzimierz Górajek podczas pełnienia funkcji sędziego głównego.



DEVOITINE D520

Francuski modelarz Paul Dupré zbudował z superdokładnością makietę w skali 1:6,3, francuskiego samolotu Dewoitine D520 znanego z drugiej wojny światowej. Makietą ma długość 1,38 m, powierzchnię nośną 41,2 dm², statecznika 7,9 dm², masę 3,6 kg. Może być napędzana silnikiem spalinywym o pojemności od 7,5 — 10 cm³. W makiecie zastosowano aparaty radiowe z 4 interwomchanizmami. Dokładne plany modelu z kalkiastoma barwnymi zdjęciami znajdują się w nrze 513 czasopisma „Le modele réduit d'avion”.

Fot. MORA



MINI-SAMOC HỒ Đ

Tak można by nazwać ten przejściowy twór między modelem samochodu a samochodem, jeszcze mały jak model, ale już spełnia rolę zwykłego pojazdu. Napęd tego wężulku, który może pomieścić dwie „osoby”, stanowi silnik elektryczny 3,9 kW (5 KM). Wypożyczany jest do jazdy na specjalnym autoodromie w parku Goulburn w Australii, skąd otrzymaliśmy to zdjęcie.



TURBINOWIEC



Tak nawiąziwał modelarz z pracowni przy Naucecyflicach Społeczności Budowlano - Mierzaniowej „Pank” w Warszawie, eksperimemtalny model filozofii przystosowanego do startu w klasie FV. Model ma zainstalować turbidną przysięgą silnikiem spalinowym o pojemności 1,5 cm. Na zdjęciu konstruktor modela Jerry Sienkiewicz, który modelem tym na warszawskich zawodach eliminacyjnych zdobył czwarte miejsce.

Fot. W. Purzycki